Códigos electrónicos

Código de Tráfico y Seguridad Vial

Edición actualizada a 28 de abril de 2022

MINISTERIO DEL INTERIOR - DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



La última versión de este Código en PDF y ePUB está disponible para su descarga **gratuita** en:
www.boe.es/biblioteca_juridica/

Alertas de actualización en Mi BOE: www.boe.es/mi_boe/

Para adquirir el Código en formato papel: tienda.boe.es

© Coedición de la Dirección General de Tráfico y la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado
NIPO (PDF): (BOE) 007-14-099-6
NIPO (PDF): (DGT) 128-14-004-7
NIPO (Papel): (BOE) 007-14-097-5
NIPO (Papel): (DGT) 128-14-006-8
NIPO (ePUB): (BOE) 007-14-098-0
NIPO (ePUB): (DGT) 128-14-005-2
ISBN: 978-84-340-2099-3
Depósito Legal: M-12987-2014

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
cpage.mpr.gob.es

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado
Avenida de Manoteras, 54
28050 MADRID
www.boe.es

SUMARIO

TRÁFICO, CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

§ 1. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial 1

CIRCULACIÓN

§ 2. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo 63

§ 3. Resolución de 18 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2022 200

§ 4. Resolución de 4 de abril de 2014, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establece la medida de restricción a la circulación de vehículos de más de 7500 kilogramos de masa máxima autorizada (M.M.A.) en la carretera N-340 tramo Oropesa - Nules de la provincia de Castellón 245

§ 5. Resolución 125/2018, de 14 de mayo, de la Dirección General de Interior, del Departamento de Presidencia, Función Pública, Interior y Justicia, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico para determinados vehículos en la carretera N-121-C (Tudela-Tarazona) en la Comunidad Foral de Navarra 247

§ 6. Resolución INT/956/2022, de 4 de abril, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2022 250

§ 7. Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real 272

§ 8. Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas 274

§ 9. Resolución de 19 de enero de 2022, de la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2022 en la Comunidad Autónoma del País Vasco 287

CONDUCTORES, CENTROS DE RECONOCIMIENTO Y AUTOESCUELAS

§ 10. Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores 298

§ 11. Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores 400

§ 12. Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores 419

§ 13. Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción 439

§ 14. Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. [Inclusión parcial] 447

PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

§ 15. Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial 482

§ 16. Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre, por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico 490

§ 17. Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos 498

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO Y TACÓGRAFO

§ 18. Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera 501

§ 19. Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital . . . 505

TASAS

§ 20. Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico 523

SEGUROS DEL AUTOMÓVIL

§ 21. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. [Inclusión parcial] . . 528

§ 22. Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor 572

VEHÍCULOS A MOTOR: REGULACIÓN GENERAL

§ 23. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos 585

§ 24. Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos 743

§ 25. Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre 749

§ 26. Orden de 9 de diciembre de 1999 sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes 779

INSPECCIÓN TÉCNICA, HOMOLOGACIONES Y REFORMAS DE VEHÍCULOS

§ 27. Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos 784

§ 28. Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos 939

§ 29. Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos . 949

§ 30. Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español 1006

§ 31. Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial. [Inclusión parcial] 1051

§ 32. Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas. [Inclusión parcial] 1061

§ 33. Ley 2/2018, de 28 de septiembre, de régimen jurídico de la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias 1063

§ 34. Ley 7/2009, de 15 de diciembre, por la que se liberaliza el régimen jurídico de la actividad de inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid 1072

§ 35. Orden INT/229/2021, de 8 de marzo, por la que se establece el procedimiento para el pago por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos 1075

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

§ 36. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. [Inclusión parcial] 1079

ÍNDICE SISTEMÁTICO

TRÁFICO, CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

§ 1. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial 1

Preámbulo 1
Artículos 2
Disposiciones adicionales 2
Disposiciones derogatorias 3
Disposiciones finales 3
TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL 3
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 3
TÍTULO I. Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial 4
CAPÍTULO I. Competencias 4
CAPÍTULO II. Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 7
CAPÍTULO III. Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 8
TÍTULO II. Normas de comportamiento en la circulación 8
CAPÍTULO I. Normas generales 8
CAPÍTULO II. Circulación de vehículos 11
Sección 1.ª Lugar de la vía 11
Sección 2.ª Velocidad 13
Sección 3.ª Preferencia de paso 14
Sección 4.ª Incorporación a la circulación 15
Sección 5.ª Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás 16
Sección 6.ª Adelantamiento 16
Sección 7.ª Parada y estacionamiento 18
Sección 8.ª Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos 19
Sección 9.ª Utilización del alumbrado 20
Sección 10.ª Advertencias de los conductores 20
CAPÍTULO III. Otras normas de circulación 20
TÍTULO III. Señalización 22
TÍTULO IV. Autorizaciones administrativas 23
CAPÍTULO I. Autorizaciones en general 23
CAPÍTULO II. Autorizaciones para conducir 24
CAPÍTULO III. Autorizaciones relativas a los vehículos 26
CAPÍTULO IV. Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción 27
TÍTULO V. Régimen sancionador 28
CAPÍTULO I. Infracciones 28
CAPÍTULO II. Sanciones 32
CAPÍTULO III. Responsabilidad 32
CAPÍTULO IV. Procedimiento sancionador 33
CAPÍTULO V. Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico 39
CAPÍTULO VI. Medidas provisionales y otras medidas 41
CAPÍTULO VII. Ejecución de las sanciones 43
CAPÍTULO VIII. Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes 44
TÍTULO VI. Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico 45
Disposiciones transitorias 48
ANEXO I. Conceptos básicos 50
ANEXO II. Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos 55
ANEXO III. Cursos de sensibilización y reeducación vial 55

ANEXO IV. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad . . . 56
ANEXO V. Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles . . . 56
ANEXO VI. Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles . . . 57
ANEXO VII. Notificaciones . . . 57
ANEXO VIII. Cursos de conducción segura y eficiente . . . 62

CIRCULACIÓN

§ 2. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo . . . 63

Preámbulo . . . 63
Artículos . . . 65
Disposiciones derogatorias . . . 65
Disposiciones finales . . . 65
REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN . . . 66
TÍTULO PRELIMINAR. Ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial . . . 66
TÍTULO I. Normas generales de comportamiento en la circulación . . . 67
CAPÍTULO I. Normas generales . . . 67
CAPÍTULO II. De la carga de vehículos y del transporte de personas y mercancías o cosas . . . 69
Sección 1.ª Transporte de personas . . . 70
Sección 2.ª Transporte de mercancías o cosas . . . 71
CAPÍTULO III. Normas generales de los conductores . . . 73
CAPÍTULO IV. Normas sobre bebidas alcohólicas . . . 74
CAPÍTULO V. Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas . . . 76
TÍTULO II. De la circulación de vehículos . . . 77
CAPÍTULO I. Lugar en la vía . . . 77
Sección 1.ª Sentido de la circulación . . . 77
Sección 2.ª Utilización de los carriles . . . 78
Sección 3.ª Arcenes . . . 79
Sección 4.ª Supuestos especiales del sentido de circulación y de la utilización de calzadas, carriles y arcenes . . . 80
Sección 5.ª Refugios, isletas o dispositivos de guía o análogos . . . 83
Sección 6.ª División de las vías en calzadas . . . 83
CAPÍTULO II. Velocidad . . . 84
Sección 1.ª Límites de velocidad . . . 84
Sección 2.ª Reducción de velocidad y distancias entre vehículos . . . 87
Sección 3.ª Competiciones . . . 88
CAPÍTULO III. Prioridad de paso . . . 88
Sección 1.ª Normas de prioridad en las intersecciones . . . 88
Sección 2.ª Tramos en obras, estrechamientos y tramos de gran pendiente . . . 89
Sección 3.ª Normas de comportamiento de los conductores respecto a los ciclistas, peatones y animales . . . 90
Sección 4.ª Vehículos en servicios de urgencia . . . 91
CAPÍTULO IV. Vehículos y transportes especiales . . . 93
CAPÍTULO V. Incorporación a la circulación . . . 94
CAPÍTULO VI. Cambios de dirección y de sentido, y marcha atrás . . . 94
Sección 1.ª Cambios de vía, calzada y carril . . . 94
Sección 2.ª Cambio de sentido . . . 95
Sección 3.ª Marcha hacia atrás . . . 96
CAPÍTULO VII. Adelantamiento . . . 96
Sección 1.ª Adelantamiento y circulación paralela . . . 96
Sección 2.ª Normas generales del adelantamiento . . . 97
Sección 3.ª Ejecución del adelantamiento . . . 98
Sección 4.ª Vehículo adelantado . . . 99
Sección 5.ª Maniobras de adelantamiento que atentan a la seguridad vial . . . 99
Sección 6.ª Supuestos excepcionales de ocupación del sentido contrario . . . 100
CAPÍTULO VIII. Parada y estacionamiento . . . 100
Sección 1.ª Normas generales de paradas y estacionamientos . . . 100
Sección 2.ª Normas especiales de paradas y estacionamientos . . . 102
CAPÍTULO IX. Cruce de pasos a nivel, puentes móviles y túneles . . . 103
Sección 1.ª Normas generales sobre pasos a nivel, puentes móviles y túneles . . . 103

Sección 2.ª Bloqueo de pasos a nivel, puentes móviles y túneles . . . 104
CAPÍTULO X. Utilización del alumbrado . . . 104
Sección 1.ª Uso obligatorio del alumbrado . . . 104
Sección 2.ª Supuestos especiales de alumbrado . . . 106
CAPÍTULO XI. Advertencias de los conductores . . . 107
Sección 1.ª Normas generales . . . 107
Sección 2.ª Advertencias de los vehículos de servicios de urgencia y de otros servicios especiales . . . 108
TÍTULO III. Otras normas de circulación . . . 109
CAPÍTULO I. Puertas y apagado de motor . . . 109
CAPÍTULO II. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad . . . 109
CAPÍTULO III. Tiempos de conducción y descanso . . . 111
CAPÍTULO IV. Peatones . . . 112
CAPÍTULO V. Circulación de animales . . . 114
CAPÍTULO VI. Comportamiento en caso de emergencia . . . 115
TÍTULO IV. De la señalización . . . 116
CAPÍTULO I. Normas generales . . . 116
CAPÍTULO II. Prioridad entre señales . . . 117
CAPÍTULO III. Formato de las señales . . . 117
CAPÍTULO IV. Aplicación de las señales . . . 117
Sección 1.ª Generalidades . . . 117
Sección 2.ª Responsabilidad de la señalización en las vías . . . 118
CAPÍTULO V. Retirada, sustitución y alteración de señales . . . 119
CAPÍTULO VI. De los tipos y significados de las señales de circulación y marcas viales . . . 120
Sección 1.ª De las señales y órdenes de los agentes de circulación . . . 120
Sección 2.ª De la señalización circunstancial, que modifica el régimen normal de utilización de la vía, y de las señales de balizamiento . . . 121
Sección 3.ª De los semáforos . . . 122
Sección 4.ª De las señales verticales de circulación . . . 124
Subsección 1.ª De las señales de advertencia de peligro . . . 124
Subsección 2.ª De las señales de reglamentación . . . 126
Subsección 3.ª De las señales de indicación . . . 131
Sección 5.ª De las marcas viales . . . 142
TÍTULO V. Señales en los vehículos . . . 145
Disposiciones adicionales . . . 146
ANEXO I . . . 147
ÍNDICE . . . 147
1. SEÑALES Y ÓRDENES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN . . . 148
2. PANELES DE MENSAJE VARIABLE . . . 150
3. SEÑALES DE BALIZAMIENTO . . . 161
4. SEMÁFOROS . . . 162
5. SEÑALES VERTICALES DE CIRCULACIÓN . . . 163
6. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y MARCAS VIALES . . . 186
ANEXO II. Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos . . . 189
Sección 1.ª Pruebas deportivas . . . 189
Sección 2.ª Marchas ciclistas . . . 193
Sección 3.ª Otros eventos . . . 195
ANEXO III. Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial . . . 196
Sección 1.ª Condiciones de circulación comunes para los grupos 1, 2 y 3 . . . 196
Sección 2.ª Régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN . . . 198
ANEXO IV. Pictograma indicativo del uso obligatorio del cinturón de seguridad en los asientos de los vehículos destinados al transporte de personas de más de nueve plazas, incluido el conductor, en los que figure el mismo . . . 199

§ 3. Resolución de 18 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2022 . . . 200

Preámbulo . . . 200
Artículos . . . 200
Disposiciones finales . . . 206
ANEXO I. Restricciones a pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos en carretera . . . 206
ANEXO II. Restricciones a la circulación de: vehículos de más de 7.500 kg de m.m.a., vehículos que precisen autorización complementaria y vehículos especiales (apartados B.1.1 y B.3.1 de esta Resolución) . . . 217

ANEXO III. Mercancías peligrosas: Materias exentas . . . 232
ANEXO IV. Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP) . . . 234
ANEXO V . . . 238
ANEXO VI. Interrupción de obras en carretera con motivo de las circunstancias o características especiales del tráfico durante el año 2022 (apartado F de esta resolución) . . . 240
ANEXO VII. Restricciones temporales a la circulación para la mejora de la seguridad vial en tramos con elevada siniestralidad (apartado D.2.1 de la Resolución) . . . 242
ANEXO VIII. Carreteras con medidas excepcionales de circulación por elevada concentración de vehículos en determinados lugares de especial protección, acontecimientos deportivos y otros eventos (apartado D.1.2 de la Resolución) . . . 242
RED DE ITINERARIOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (RIMP) . . . 244

§ 4. Resolución de 4 de abril de 2014, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establece la medida de restricción a la circulación de vehículos de más de 7500 kilogramos de masa máxima autorizada (M.M.A.) en la carretera N-340 tramo Oropesa - Nules de la provincia de Castellón . . . 245

Preámbulo . . . 245
Parte dispositiva . . . 245

§ 5. Resolución 125/2018, de 14 de mayo, de la Dirección General de Interior, del Departamento de Presidencia, Función Pública, Interior y Justicia, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico para determinados vehículos en la carretera N-121-C (Tudela-Tarazona) en la Comunidad Foral de Navarra . . . 247

Preámbulo . . . 247
Parte dispositiva . . . 248
ANEXO I. Restricciones a la circulación en la carretera N-121-C. . . . 249

§ 6. Resolución INT/956/2022, de 4 de abril, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2022 . . . 250

Preámbulo . . . 250
Parte dispositiva . . . 251
ANEXO . . . 251
ANEXO A. Calendario de restricciones para la celebración de pruebas y actividades deportivas y recreativas o de cualquier tipo que supongan afectaciones al tráfico ordinario . . . 259
ANEXO B. Calendario de días, horas y vías con restricciones a la circulación de determinados grupos de vehículos para 2022 . . . 260
ANEXO C. Itinerarios de circulación de vehículos o conjuntos de vehículos con carga de mercancías peligrosas en régimen ADR que llevan los paneles naranja de peligro reglamentarios . . . 263
ANEXO D. Exenciones de restricciones a la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas, por razón del calendario . . . 269
ANEXO E. Exenciones a las restricciones a la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías en general . . . 270

§ 7. Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real . . . 272

Preámbulo . . . 272
Artículos . . . 273

§ 8. Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas . . . 274

Preámbulo . . . 274
Artículos . . . 276
Disposiciones adicionales . . . 280
Disposiciones transitorias . . . 280
Disposiciones derogatorias . . . 281
Disposiciones finales . . . 281

§ 9. Resolución de 19 de enero de 2022, de la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2022 en la Comunidad Autónoma del País Vasco 287

Preámbulo 287
Artículos 287
Disposiciones finales 290
ANEXO I. Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos 290
ANEXO II. Mercancías general y mercancías peligrosas 291
ANEXO III. Mercancías peligrosas 293
ANEXO IV. Mercancías en general 294
ANEXO V. Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP) 295
ANEXO VI. Interrupción de obras en carretera con motivo de las características especiales del tráfico durante el año 2021 296

CONDUCTORES, CENTROS DE RECONOCIMIENTO Y AUTOESCUELAS

§ 10. Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores 298

Preámbulo 298
Artículos 301
Disposiciones derogatorias 301
Disposiciones finales 301
REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES 302
TÍTULO I. De las autorizaciones administrativas para conducir 302
CAPÍTULO I. Del permiso y de la licencia de conducción 302
CAPÍTULO II. De los permisos de conducción expedidos en otros países 308
Sección 1.ª De los permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo 308
Sección 2.ª De los permisos expedidos en terceros países 310
Sección 3.ª Permiso de conducción de los diplomáticos acreditados en España 312
CAPÍTULO III. Otras autorizaciones administrativas para conducir 312
Sección 1.ª De la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas 312
Sección 2.ª Del permiso internacional para conducir 314
CAPÍTULO IV. De la nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir 314
TÍTULO II. De la enseñanza de la conducción y de las pruebas de aptitud a realizar para obtener autorizaciones administrativas para conducir 318
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 318
CAPÍTULO II. De las pruebas de aptitud psicofísica 320
CAPÍTULO III. De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos, aptitudes y comportamientos necesarios para conducir vehículos de motor y ciclomotores 321
Sección 1.ª De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos, las aptitudes y los comportamientos 321
Sección 2.ª De los vehículos a utilizar en las pruebas 325
CAPÍTULO IV. De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos para obtener o prorrogar la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas 326
TÍTULO III. De los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil 327
TÍTULO IV. De las infracciones y sanciones 329
TÍTULO V. Del Registro de Conductores e Infractores 330
Disposiciones adicionales 331
Disposiciones transitorias 333
ANEXO I. Permiso de conducción de la Unión Europea 336
ANEXO II. Licencia de conducción y otras autorizaciones para conducir 341
ANEXO III. Documentación para obtener las distintas autorizaciones para conducir 344
ANEXO IV. Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción 348
ANEXO V. Pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones 361
ANEXO VI. Organización, desarrollo y criterios de calificación de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos 370
ANEXO VII. Vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos 392

ANEXO VIII. Personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos 396

§ 11. Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores 400

Preámbulo 400
Artículos 400
Disposiciones adicionales 400
Disposiciones derogatorias 401
Disposiciones finales 401
REGLAMENTO REGULADOR DE LAS ESCUELAS PARTICULARES DE CONDUCTORES. 401
CAPÍTULO I. Actividades de las escuelas particulares de conductores 401
CAPÍTULO II. Elementos de las escuelas particulares de conductores 402
Sección 1.ª Elementos personales 402
Sección 2.ª Elementos personales mínimos 404
Sección 3.ª Elementos materiales mínimos 404
CAPÍTULO III. De la autorización de apertura 406
Sección 1.ª Normas generales 406
Sección 2.ª Autorización de apertura 406
Sección 3.ª Autorizaciones de ejercicio del personal directivo y docente 410
Sección 4.ª Nulidad o lesividad, pérdida de vigencia, suspensión cautelar e intervención de las autorizaciones de apertura y de ejercicio del personal directivo y docente 412
CAPÍTULO IV. Régimen de enseñanza 413
CAPÍTULO V. Documentación y distintivos obligatorios 413
CAPÍTULO VI. Inspecciones 414
CAPÍTULO VII. Sanciones 415
CAPÍTULO VIII. Obtención de los certificados de aptitud 415
CAPÍTULO IX. Los registros de centros de formación de conductores y de profesionales de la enseñanza de la conducción 416
Disposiciones transitorias 418

§ 12. Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores 419

Preámbulo 419
Artículos 422
REGLAMENTO DE CENTROS DE RECONOCIMIENTO DESTINADOS A VERIFICAR LAS APTITUDES PSICOFÍSICAS DE LOS CONDUCTORES 422
CAPÍTULO I. Los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores. 422
CAPÍTULO II. Requisitos de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores 423
CAPÍTULO III. Acreditación e inscripción de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores 425
CAPÍTULO IV. Régimen de funcionamiento de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores 426
CAPÍTULO V. Informes de aptitud psicofísica 428
CAPÍTULO VI. Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor 429
CAPÍTULO VII. Inspecciones, infracciones y sanciones. 430
Disposiciones adicionales 431
Disposiciones transitorias 432
Disposiciones derogatorias 432
Disposiciones finales 432
ANEXO I. Material de exploración mínimo 433
ANEXO II. MODELO DE INFORME DE APTITUD PSICOFÍSICA 434
ANEXO III. MODELO DE HISTORIA CLÍNICA 435

§ 13. Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción 439

Preámbulo 439
Artículos 440
Disposiciones adicionales 445
ANEXO. Modelos de certificación de realización y aprovechamiento 446

§ 14. Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. [Inclusión parcial] 447

Preámbulo 447
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 449
CAPÍTULO II. Cualificación inicial 450
CAPÍTULO III. Formación continua 451
CAPÍTULO IV. Empresas autorizadas como centros de formación 452
CAPÍTULO V. Cursos de formación 453
CAPÍTULO VI. Exámenes para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial 455
CAPÍTULO VII. Tarjeta acreditativa de la vigencia del certificado de aptitud profesional 456
CAPÍTULO VIII. Responsabilidades de las empresas CAP 457
Disposiciones adicionales 458
Disposiciones transitorias 461
Disposiciones derogatorias 461
Disposiciones finales 461
ANEXO I. Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores 462
ANEXO II. Requisitos de las empresas autorizadas como centros de formación 475
ANEXO III. Homologación de cursos 477
ANEXO IV. Mecánica y contenido de los cursos de formación 477
ANEXO V. Exámenes de cualificación inicial 479
ANEXO VI. Tarjeta de cualificación del conductor 479

PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

§ 15. Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. 482

Preámbulo 482
Artículos 482
Disposiciones transitorias 483
Disposiciones derogatorias 483
Disposiciones finales 483
REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTO SANCIONADOR EN MATERIA DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL 483

§ 16. Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre, por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico 490

Preámbulo 490
Artículos 491
Disposiciones adicionales 495
Disposiciones transitorias 496
Disposiciones derogatorias 496
Disposiciones finales 496

§ 17. Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos. 498

Preámbulo 498
Artículos 499
Disposiciones transitorias 500
Disposiciones derogatorias 500
Disposiciones finales 500
ANEXO. Modelo para prestar el consentimiento como conductor habitual 500

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO Y TACÓGRAFO

§ 18. Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera 501

Preámbulo 501
Artículos 502
Disposiciones adicionales 504
Disposiciones transitorias 504
Disposiciones derogatorias 504
Disposiciones finales 504

§ 19. Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital 505

Preámbulo 505
CAPÍTULO I. De las tarjetas de tacógrafo 506
Sección primera. Concepto y clases de tarjetas de tacógrafo 506
Sección segunda. De las tarjetas de conductor 507
Sección tercera. De las tarjetas de empresa 510
Sección cuarta. De las tarjetas de centro de ensayo 512
Sección quinta. De las tarjetas de control 514
CAPÍTULO II. De la transferencia, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital 515
CAPÍTULO III. Fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital 518
Disposiciones adicionales 518
Disposiciones finales 519
ANEXO I 520
ANEXO II 521
ANEXO III 522

TASAS

§ 20. Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico 523

Preámbulo 523
Artículos 523
Disposiciones finales 527

SEGUROS DEL AUTOMÓVIL

§ 21. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. [Inclusión parcial] 528

Preámbulo 528
Artículos 531
Disposiciones adicionales 531
Disposiciones derogatorias 531
Disposiciones finales 531
TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR. 532
TÍTULO I. Ordenación civil. 532
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 532
CAPÍTULO II. Del aseguramiento obligatorio 533
Sección 1.ª Del deber de suscripción del seguro obligatorio 533
Sección 2.ª Ámbito del aseguramiento obligatorio. 535
CAPÍTULO III. Satisfacción de la indemnización en el ámbito del seguro obligatorio. 536
TÍTULO II. Ordenamiento procesal civil. 541

CAPÍTULO ÚNICO. Del ejercicio judicial de la acción ejecutiva . . . 541
TÍTULO III. De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio . . . 542
CAPÍTULO I. Ámbito de aplicación . . . 542
CAPÍTULO II. Representante encargado de la tramitación y liquidación en el país de residencia del perjudicado de los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia de este último . . . 543
CAPÍTULO III. Organismo de información . . . 544
CAPÍTULO IV. Organismo de indemnización . . . 545
CAPÍTULO V. Colaboración y acuerdos entre organismos. Ley aplicable y jurisdicción competente . . . 546
TÍTULO IV. Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación . . . 547
CAPÍTULO I. Criterios generales para la determinación de la indemnización del daño corporal . . . 547
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 547
Sección 2.ª Definiciones . . . 550
CAPÍTULO II. Reglas para la valoración del daño corporal . . . 551
Sección 1.ª Indemnizaciones por causa de muerte . . . 551
Subsección 1.ª Perjuicio personal básico (Disposiciones relativas a la tabla 1.A) . . . 552
Subsección 2.ª Perjuicio personal particular (Disposiciones relativas a la tabla 1.B) . . . 553
Subsección 3.ª Perjuicio patrimonial (Disposiciones relativas a la tabla 1.C) . . . 554
Sección 2.ª Indemnizaciones por secuelas . . . 557
Subsección 1.ª Perjuicio personal básico (Disposiciones relativas a la tabla 2.A) . . . 557
Subsección 2.ª Perjuicio personal particular (Disposiciones relativas a la tabla 2.B) . . . 560
Subsección 3.ª Perjuicio patrimonial (Disposiciones relativas a la tabla 2.C) . . . 562
Sección 3.ª Indemnizaciones por lesiones temporales . . . 568
Subsección 1.ª Perjuicio personal básico (Disposiciones relativas a la tabla 3.A) . . . 569
Subsección 2.ª Perjuicio personal particular (Disposiciones relativas a la tabla 3.B) . . . 569
Subsección 3.ª Perjuicio patrimonial (Disposiciones relativas a la tabla 3.C) . . . 570
Disposiciones transitorias . . . 571

[. . .]

§ 22. Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor . . . 572

Preámbulo . . . 572
Artículos . . . 573
Disposiciones derogatorias . . . 573
Disposiciones finales . . . 573
REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR . . . 574
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 574
CAPÍTULO II. Documentación relativa al seguro obligatorio . . . 576
CAPÍTULO III. Satisfacción de la indemnización del seguro obligatorio . . . 578
CAPÍTULO IV. Identificación de la entidad aseguradora y control de la obligación de asegurarse . . . 581
Disposiciones adicionales . . . 583
ANEXO. Fichero informativo de vehículos asegurados (FIVA) . . . 583

VEHÍCULOS A MOTOR: REGULACIÓN GENERAL

§ 23. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos . . . 585

Preámbulo . . . 585
Artículos . . . 588
Disposiciones adicionales . . . 588
Disposiciones transitorias . . . 588
Disposiciones derogatorias . . . 589
Disposiciones finales . . . 591
REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS . . . 592
TÍTULO I. Normas generales . . . 592
CAPÍTULO ÚNICO . . . 592
TÍTULO II. Homologación, inspección y condiciones técnicas de los vehículos de motor, remolques y semirremolques . . . 594
CAPÍTULO I. Homologación e inspección técnica . . . 594

CAPÍTULO II. Condiciones técnicas . . . 596
TÍTULO III. Ciclomotores, ciclos, vehículos de tracción animal y tranvías . . . 605
CAPÍTULO I. Ciclomotores . . . 605
CAPÍTULO II. Ciclos, vehículos de tracción animal y tranvías . . . 606
TÍTULO IV. Autorizaciones de circulación de los vehículos . . . 607
CAPÍTULO I. Matriculación . . . 607
CAPÍTULO II. Matriculación ordinaria . . . 608
CAPÍTULO III. Cambios de titularidad de los vehículos . . . 610
Sección 1.ª Transmisiones entre personas que no se dedican a la compraventa de vehículos . . . 610
Sección 2.ª Transmisiones en las que intervienen personas que se dedican a la compraventa de vehículos . . . 612
CAPÍTULO IV. Bajas y rehabilitación de los vehículos . . . 613
CAPÍTULO V. Matriculación especial . . . 616
CAPÍTULO VI. Autorizaciones temporales de circulación . . . 618
Sección 1.ª Permisos temporales para particulares . . . 618
Sección 2.ª Permisos temporales para uso de empresas o entidades relacionadas con el vehículo . . . 619
Subsección 1.ª Permisos temporales para vehículos no matriculados en España . . . 619
Subsección 2.ª Permisos temporales para vehículos matriculados en España . . . 621
CAPÍTULO VII. Placas de matrícula . . . 622
CAPÍTULO VIII. Circulación internacional de los vehículos . . . 622
CAPÍTULO IX. Nulidad, anulación, pérdida de vigencia y suspensión cautelar de las autorizaciones de circulación . . . 624
ANEXO I. REGLAMENTACIÓN VIGENTE . . . 624
ANEXO II. DEFINICIONES Y CATEGORÍAS DE LOS VEHÍCULOS . . . 630
A. Definiciones . . . 630
B. Clasificación por criterios de construcción . . . 633
C. Clasificación por criterios de utilización . . . 635
D. Servicio al que se destinan los vehículos . . . 637
E. Clasificación de los vehículos por su potencial contaminante . . . 638
ANEXO III. ESPEJOS RETROVISORES . . . 639
1. Definiciones . . . 639
2. Retrovisores para vehículos de categorías M y N . . . 639
3. Retrovisores para vehículos ciclomotores, ciclomotores con tres ruedas, motocicletas, motocicletas con sidecar, vehículos de tres ruedas o cuatriciclos . . . 640
4. Retrovisores para los vehículos especiales, incluidos los agrícolas . . . 641
ANEXO IV. PROTECCIÓN TRASERA . . . 641
ANEXO V. CÁLCULO DE LA POTENCIA FISCAL . . . 642
ANEXO VI. DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN Y ASEGURAMIENTO DE LA CARGA EN VEHÍCULOS QUE PUEDAN TRANSPORTAR SIMULTÁNEAMENTE PERSONAS Y CARGA EN UN MISMO HABITÁCULO . . . 642
1. Objeto y campo de aplicación . . . 642
2. Definiciones . . . 642
3. Requisitos . . . 643
4. Descripción de los ensayos . . . 644
ANEXO VII. NEUMÁTICOS . . . 649
ANEXO VIII. FRENADO . . . 650
1. Definiciones . . . 650
2. Categorías de vehículos y tipo de función de frenado que deben llevar . . . 651
ANEXO IX. MASAS Y DIMENSIONES . . . 652
1. Definiciones . . . 652
2. Masas máximas permitidas . . . 654
3. Dimensiones máximas autorizadas a los vehículos para poder circular, incluida la carga . . . 655
4. Masas remolcables para vehículos no agrícolas . . . 657
5. Masas remolcables para vehículos agrícolas . . . 658
6. Masa máxima autorizada y longitud máxima autorizada de los conjuntos de vehículos en configuración euro-modular . . . 659
7. Longitud máxima de vehículos o conjuntos de vehículos con mejoras aerodinámicas . . . 659
ANEXO X. DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA . . . 660
1. Definiciones . . . 660
2. Dispositivos de alumbrado y señalización óptica . . . 661
ANEXO XI. SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS . . . 668
1. Materiales . . . 668
2. Especificaciones . . . 669
3. Muestras de prueba a presentar en el laboratorio . . . 669
4. Especificaciones de láminas reflectantes para las señales V-3 a V-15, V-20 y V-24 . . . 669
5. Especificaciones de color para las láminas fluorescentes . . . 671
6. Ensayos de homologación para las placas correspondientes a las señales V-3 a V-15, V-20 y V-24 . . . 671
V-1. VEHÍCULO PRIORITARIO . . . 671

V-2. VEHÍCULO-OBSTÁCULO EN LA VÍA . . . 672
V-3. VEHÍCULO DE POLICÍA . . . 673
V-4. LIMITACIÓN DE VELOCIDAD . . . 674
V-5. VEHÍCULO LENTO . . . 674
V-6. VEHÍCULO LARGO . . . 675
V-7. DISTINTIVO DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA . . . 676
V-8. DISTINTIVO DE NACIONALIDAD EXTRANJERA . . . 677
V-9. SERVICIO PÚBLICO . . . 680
V-10. TRANSPORTE ESCOLAR . . . 681
V-11. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS . . . 685
V-12. PLACA DE ENSAYO O INVESTIGACIÓN . . . 686
V-13. CONDUCTOR NOVEL . . . 687
V-14. APRENDIZAJE DE LA CONDUCCIÓN . . . 688
V-15. MINUSVÁLIDO . . . 689
V-16. DISPOSITIVO DE PRESEÑALIZACIÓN DE PELIGRO . . . 690
V-17. ALUMBRADO INDICADOR DE «LIBRE» . . . 691
V-18. ALUMBRADO DE TAXÍMETRO . . . 691
V-19. DISTINTIVO DE INSPECCIÓN TÉCNICA PERIÓDICA DEL VEHÍCULO . . . 691
V-20. PANEL PARA CARGAS QUE SOBRESALEN . . . 692
V-21 CARTEL AVISADOR DE ACOMPAÑAMIENTO DE VEHÍCULO ESPECIAL O DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL . . . 693
V-22 CARTEL AVISADOR DE ACOMPAÑAMIENTO DE CICLISTA . . . 694
V-23 DISTINTIVO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS . . . 697
V-24 VEHÍCULO DE SERVICIO DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS . . . 699
V-25 DISTINTIVO AMBIENTAL . . . 701
V-26 DISTINTIVO DE USO COMPARTIDO . . . 702
V-27 TRIÁNGULO VIRTUAL . . . 703
ANEXO XII. ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS DE LOS VEHÍCULOS . . . 703
ANEXO XIII. MATRICULACIÓN . . . 704
ANEXO XIV. CAMBIO DE TITULARIDAD DE LOS VEHÍCULOS . . . 708
ANEXO XV. BAJAS Y REHABILITACIÓN DE LOS VEHÍCULOS . . . 712
ANEXO XVI. MATRICULACIÓN ESPECIAL . . . 713
I. Vehículos en régimen de matrícula diplomática . . . 713
II. Vehículos en régimen de matrícula turística . . . 715
ANEXO XVII. AUTORIZACIONES TEMPORALES DE CIRCULACIÓN . . . 716
I. Permisos temporales para particulares . . . 716
II. Permisos temporales para uso de empresas o entidades relacionadas con el vehículo . . . 718
III. Pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes/representantes legales, carroceros y Laboratorios Oficiales . . . 719
ANEXO XVIII. PLACAS DE MATRÍCULA . . . 720
I. Colores e inscripciones . . . 720
II. Contraseñas de las placas . . . 723
III. Número y ubicación de las placas . . . 724
IV. Dimensiones y especificaciones de las placas y sus caracteres . . . 726
Cuadro 1 . . . 726
Cuadro 2 . . . 727
Cuadro 3 . . . 737
Cuadro 4 . . . 739
Cuadro 5 . . . 742

§ 24. Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos . . . 743

Preámbulo . . . 743
Artículos . . . 743
Disposiciones adicionales . . . 744
Disposiciones transitorias . . . 744
Disposiciones derogatorias . . . 744
Disposiciones finales . . . 744
REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS . . . 745
CAPÍTULO I. Catalogación . . . 745
CAPÍTULO II. Circulación . . . 746

§ 25. Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre 749

Preámbulo 749
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 754
CAPÍTULO II. Obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de vehículos . . . 755
CAPÍTULO III. Gestión de residuos de vehículos al final de su vida útil 756
CAPÍTULO IV. Objetivos en el tratamiento de automóviles al final de su vida útil 759
CAPÍTULO V. Responsabilidad ampliada del productor de automóviles. 760
CAPÍTULO VI. Obligaciones de información 760
CAPÍTULO VII. Régimen sancionador 761
Disposiciones adicionales 762
Disposiciones transitorias 763
Disposiciones derogatorias 763
Disposiciones finales 763
ANEXO I. Exenciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles, prevista en el artículo 4.1.a). Obligación de marcado de materiales y componentes 766
ANEXO II. Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos, de los depósitos de las administraciones públicas y de las instalaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil 768
ANEXO III. Tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y emisión del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental de un vehículo al final de su vida útil y del certificado de entrega de conformidad emitido por la instalación de recepción cuando competa, expedidos en cumplimiento del artículo 6.1 769
ANEXO IV. Operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento 773
ANEXO V. Preparación para la reutilización 773
ANEXO VI. Cualificación necesaria para los profesionales de los CAT que se encarguen de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos 776
ANEXO VII. Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización. 777
ANEXO VIII. Codificación LER-VEH. 777

§ 26. Orden de 9 de diciembre de 1999 sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes 779

Preámbulo 779
CAPÍTULO I. Cambio de matrícula por motivos de seguridad 780
Sección 1.ª Autorización de cambio de matrícula 780
Sección 2.ª Expedición de una nueva tarjeta ITV 781
Sección 3.ª Expedición del nuevo permiso de circulación 781
CAPÍTULO II. Autorizaciones temporales de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes 783
Disposiciones adicionales 783
Disposiciones finales 783
ANEXO I. Autorización temporal de circulación para pruebas con dispositivos o materiales retrorreflectantes 783
ANEXO II 783

INSPECCIÓN TÉCNICA, HOMOLOGACIONES Y REFORMAS DE VEHÍCULOS

§ 27. Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos 784

Preámbulo 784
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 786
CAPÍTULO II. Homologación de vehículos, sus sistemas, partes y piezas 789
CAPÍTULO III. Ensayos de homologación 796
CAPÍTULO IV. Conformidad de la producción 797
CAPÍTULO V. Designación de los servicios técnicos e inspección técnica de vehículos 799
CAPÍTULO VI. Régimen sancionador 799
Disposiciones adicionales 799
Disposiciones transitorias 800

Disposiciones derogatorias . . . 800
Disposiciones finales . . . 801
ANEXO I . . . 801
ANEXO II. Homologación Nacional de Vehículos. . . . 802
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 803
APÉNDICE 2. Aplicaciones particulares . . . 804
APÉNDICE 3. Serie Corta Nacional . . . 818
APÉNDICE 4. Homologación Individual . . . 819
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en aplicaciones particulares, series cortas nacionales y homologación Individual. . . . 820
ANEXO III. Homologación Nacional de Vehículos . . . 821
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 822
APÉNDICE 2. Homologación Nacional de Tipo (categorías M y N) . . . 823
APÉNDICE 3. Serie Corta Nacional (categorías M y N) . . . 823
APÉNDICE 4. Homologación Individual . . . 835
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en Serie Corta Nacional y Homologación Individual . . . 836
ANEXO IV. Vehículos de las categorías O1, O2, O3 y O4 . . . 840
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 840
APÉNDICE 2. Homologación Nacional de Tipo (Categorías O). . . . 841
APÉNDICE 3. Serie Corta Nacional (Categorías O1, O2, O3 y O4.). . . . 841
APÉNDICE 4. Homologación Individual (Categoría O.) . . . 846
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en series cortas nacionales y homologación individual. . . . 846
ANEXO V. Homologación Nacional de Vehículos . . . 848
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 849
APÉNDICE 2. Homologación Nacional de Tipo (categorías T y C). . . . 850
APÉNDICE 3. Serie corta nacional (categorías T y C) . . . 863
APÉNDICE 4. Homologación Individual . . . 864
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en . . . 864
ANEXO VI. Homologación Nacional de Vehículos . . . 875
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 876
APÉNDICE 2. Homologación Nacional de Tipo. . . . 877
APÉNDICE 3. Serie corta nacional . . . 881
APÉNDICE 4. Homologación Individual . . . 881
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual . . . 882
ANEXO VII. Homologación Nacional de Vehículos. . . . 883
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 883
APÉNDICE 2. Homologación Nacional de Tipo. . . . 885
APÉNDICE 3. Serie corta nacional . . . 890
APÉNDICE 4. Homologación Individual . . . 890
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en . . . 891
ANEXO VIII. Homologación Nacional de Vehículos . . . 893
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 893
APÉNDICE 2. Homologación Nacional de Tipo. . . . 894
APÉNDICE 3. Serie corta nacional . . . 899
APÉNDICE 4. Homologación Individual . . . 899
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual . . . 900
ANEXO IX. Homologación Nacional de Vehículos . . . 901
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 901
APÉNDICE 2. Homologación Nacional de Tipo. . . . 902
APÉNDICE 3. Serie corta nacional . . . 907
APÉNDICE 4. Homologación Individual . . . 908
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en . . . 908
ANEXO X. Homologación Nacional de Vehículos . . . 910
APÉNDICE 1. Generalidades . . . 910
APÉNDICE 2. Homologación Nacional de Tipo. . . . 911
APÉNDICE 3. Serie corta nacional . . . 916
APÉNDICE 4. Homologación Individual . . . 916
APÉNDICE 5. Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en . . . 917
ANEXO XI. Modelo y especificaciones de las tarjetas de inspección técnica de vehículos (ITV) . . . 918
ANEXO XII. Cumplimentación de Tarjetas ITV . . . 929
APÉNDICE 1 . . . 934

§ 28. Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos . . . 939

Preámbulo . . . 939
Artículos . . . 940
Disposiciones transitorias . . . 945
Disposiciones derogatorias . . . 945
Disposiciones finales . . . 946
ÍNDICE DE ANEXOS . . . 946
ANEXO I. Tipificación de las reformas de vehículos . . . 946
ANEXO II. Informe de conformidad . . . 947
ANEXO III. Certificado del taller . . . 947

§ 29. Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos . . . 949

Preámbulo . . . 949
CAPÍTULO I. Objeto, ámbito de aplicación, definiciones y disposiciones generales . . . 951
CAPÍTULO II. Disposiciones aplicables a las inspecciones técnicas . . . 952
CAPÍTULO III. Disposiciones aplicables a las estaciones ITV . . . 959
CAPÍTULO IV. Cooperación e intercambio de información y régimen sancionador . . . 964
Disposiciones transitorias . . . 964
Disposiciones derogatorias . . . 965
Disposiciones finales . . . 965
ANEXO I. Objeto y métodos de inspección recomendados . . . 968
ANEXO II. Características del informe de inspección técnica de vehículos y normas para su cumplimentación . . . 988
APÉNDICE 1 AL ANEXO II . . . 991
ANEXO III. Requisitos mínimos de las instalaciones y de los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos . . . 993
APÉNDICE 1 AL ANEXO III. Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica . . . 996
ANEXO IV. Requisitos que deben cumplir por las estaciones ITV . . . 996
ANEXO V. Señal de servicio ITV . . . 999
ANEXO VI . . . 999
ANEXO VII. Supervisión de las estaciones ITV . . . 1002
APÉNDICE 1 AL ANEXO VII. Procedimiento de comparación de estaciones ITV en cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 (supervisión de la actividad de las estaciones de inspección técnica de vehículos) 1003
ANEXO VIII. Modelo de solicitud de inspección en inspecciones no periódicas . . . 1005

§ 30. Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español . . . 1006

Preámbulo . . . 1006
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1008
CAPÍTULO II. Régimen de inspección técnica en carretera . . . 1010
CAPÍTULO III. Procedimientos de inspección . . . 1010
CAPÍTULO IV. Régimen sancionador . . . 1014
Disposiciones adicionales . . . 1014
Disposiciones derogatorias . . . 1014
Disposiciones finales . . . 1015
ANEXO I. Elementos del sistema de clasificación de riesgos . . . 1015
ANEXO II. Ámbito de la inspección técnica en carretera . . . 1016
ANEXO III. Sujección de la carga . . . 1037
ANEXO IV . . . 1040
ANEXO V. Modelo armonizado para los informes a la comisión . . . 1043

§ 31. Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial. [Inclusión parcial] . . . 1051

Preámbulo . . . 1051
TÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1055
Artículo 1. Objeto. . . . 1055

[. . .]

Artículo 3. Definiciones. . . . 1055

[. . .]

TÍTULO IV. Del régimen jurídico de los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial 1056
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 1056
Artículo 25. Operadores de la inspección en materia de seguridad industrial. 1056

[. . .]

Artículo 27. Obligaciones de los operadores. 1057
Artículo 28. Tarifas. 1058

[. . .]

CAPÍTULO III. El servicio de inspección técnica de vehículos 1058
Sección primera. Condiciones generales 1058
Artículo 34. El servicio de inspección técnica de vehículos. 1058
Artículo 35. Funciones de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos. 1058
Artículo 36. Requisitos de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos. 1059
Sección segunda. Régimen de autorización de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos 1060
Artículo 37. Autorización de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos. 1060
Artículo 38. Extinción de la autorización de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos. 1060

[. . .]

§ 32. Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas. [Inclusión parcial] 1061

[. . .]

Sección 1.ª a 5.ª 1061
Artículos 78 a 100. 1061

[. . .]

Artículos 109 a 113. 1061
TÍTULO III. Medidas administrativas. 1061

[. . .]

CAPÍTULO IV. Medidas en materia de empresas de la Junta de Andalucía y otras entidades 1061

[. . .]

Artículo 127. Prestación del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos en Andalucía. 1061

[. . .]

§ 33. Ley 2/2018, de 28 de septiembre, de régimen jurídico de la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias 1063

Preámbulo 1063
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 1065
CAPÍTULO II. Disposiciones relativas al antiguo régimen concesional 1066
CAPÍTULO III. Régimen sancionador 1068
Disposiciones adicionales 1070
Disposiciones transitorias 1070
Disposiciones finales 1071

§ 34. Ley 7/2009, de 15 de diciembre, por la que se liberaliza el régimen jurídico de la actividad de inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid 1072

Preámbulo 1072
Artículos 1073
Disposiciones transitorias 1074
Disposiciones derogatorias 1074
Disposiciones finales 1074

§ 35. Orden INT/229/2021, de 8 de marzo, por la que se establece el procedimiento para el pago por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos 1075

Preámbulo 1075
Artículos 1077
Disposiciones adicionales 1078
Disposiciones derogatorias 1078
Disposiciones finales 1078

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

§ 36. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. [Inclusión parcial]. 1079

[. . .]

TÍTULO III. De las penas 1079
CAPÍTULO I. De las penas, sus clases y efectos 1079

[. . .]

Sección 3.ª De las penas privativas de derechos 1079

[. . .]

Artículo 47. 1079

[. . .]

LIBRO II. Delitos y sus penas 1080
TÍTULO I. Del homicidio y sus formas. 1080

[. . .]

Artículo 142. 1080
Artículo 142 bis. 1080

[. . .]

TÍTULO III. De las lesiones 1080

[. . .]

Artículo 152. 1080
Artículo 152 bis. 1081

[. . .]

Artículo 172 quater. 1081

[. . .]

TÍTULO XVII. De los delitos contra la seguridad colectiva 1082

[. . .]

CAPÍTULO IV. De los delitos contra la Seguridad Vial 1082
Artículo 379. 1082
Artículo 380. 1082
Artículo 381. 1082
Artículo 382. 1082
Artículo 382 bis. 1083
Artículo 383. 1083
Artículo 384. 1083
Artículo 385. 1083
Artículo 385 bis. 1083
Artículo 385 ter. 1083

[. . .]

§ 1

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 261, de 31 de octubre de 2015
Última modificación: 2 de marzo de 2022
Referencia: BOE-A-2015-11722

La disposición final segunda de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, autoriza al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de su entrada en vigor que tuvo lugar, con carácter general, el 9 de mayo de 2014, un texto refundido en el que se integren, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

De acuerdo con la citada habilitación, se ha procedido a elaborar este texto refundido, siguiendo los criterios que a continuación se exponen.

En primer lugar se han recopilado las numerosas normas que han modificado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al objeto de valorar las disposiciones recogidas en la parte final de cada una de ellas, con la finalidad de incorporar aquellas cuya aplicación está en vigor y que, por su contenido, deben formar parte de este texto refundido, lo que ha hecho necesario ordenar y numerar de nuevo todas ellas.

En segundo lugar se ha actualizado y revisado el vocabulario utilizado, incluidas cuestiones gramaticales, al mismo tiempo que se ha realizado una exhaustiva labor para unificar el uso de ciertos términos que se venían usando a lo largo del texto de manera diferente, al objeto de dotarlo de la necesaria cohesión interna.

Además, entre las mejoras técnicas es de señalar los cambios realizados en el modo en que se ordena el articulado, algunos de ellos con un contenido denso y largo resultado de las numerosas modificaciones por las que se ha visto afectado. En este sentido, se han dividido preceptos extensos en varios artículos, destacando la nueva forma en que se regulan las infracciones, que han pasado a ocupar un artículo independiente en función de su gravedad.

También cabe destacar la nueva ordenación en artículos diferentes de una serie de cuestiones de especial trascendencia para los ciudadanos como es la pérdida y recuperación de puntos, así como la pérdida de vigencia de las autorizaciones para conducir, ya sea por desaparición de los requisitos para su otorgamiento o por pérdida del crédito de puntos, con la consiguiente obtención de nueva autorización.

Actualmente estas materias se regulaban de una manera un tanto confusa, en preceptos demasiado largos o incluso parcialmente en anexos que dificultaban su comprensión, al carecer de la necesaria coherencia al regular una materia.

En consonancia, se ha procedido a ajustar la numeración de los artículos y, por lo tanto, las remisiones y concordancias entre ellos.

En tercer lugar se ha adaptado su contenido a la reciente modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, que convierte al BOE en un tablón edictal único, pasando a ser voluntaria la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

En cuarto lugar, se ha incluido la transposición de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, que se había recogido en la disposición final segunda de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, a cuya derogación se procede por entender que, por su contenido, debía integrarse en este texto refundido.

Por último, se ha procedido a incluir algunos cambios, todos ellos teniendo presente que la capacidad de innovación a través de este texto refundido se limita a la labor de regularización, aclaración y armonización de textos legales, conforme a lo dispuesto en el artículo 82.5 de la Constitución Española, por cuanto la autorización al Gobierno no se circunscriben a la mera formulación de un texto único.

Para ello, en línea con la jurisprudencia constitucional, estos cambios se han limitado a colmar lagunas, eliminar discordancias y antinomias detectadas en la regulación precedente, con el objetivo de lograr así que el texto refundido resulte coherente y sistemático, además de introducir normas adicionales y complementarias necesarias para precisar su sentido, conforme a los debidos límites de actuación y sin sobrepasar, en ningún caso, lo que supondría una vulneración de la autorización del legislador.

Esta norma ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.2.d) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de octubre de 2015,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

Se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición adicional primera. *Referencias normativas.*

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.

En particular, las referencias al Consejo Superior de Seguridad Vial se entenderán realizadas al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Disposición adicional segunda. *No incremento de gasto público.*

Las medidas contenidas en esta norma se atenderán con los medios personales y materiales existentes y, en ningún caso, podrán generar incremento de gasto público.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, así como las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

En particular, queda derogada la disposición final quinta de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, en lo que afecta a la entrada en vigor del contenido de la disposición final segunda de la misma Ley 35/ 2015, de 22 de septiembre.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto legislativo y el texto refundido que aprueba entrarán en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

No obstante, el capítulo V «Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico» del Título V «Régimen Sancionador», así como los anexos V, VI y VII, entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Esta Ley tiene por objeto regular el tráfico, la circulación de todos los vehículos y la seguridad vial.

2. A tal efecto regula:

a) El ejercicio de las competencias que, de acuerdo con la Constitución Española y los estatutos de autonomía, corresponden en tales materias a la Administración General del Estado y a las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en esta materia, así como la determinación de las que corresponden en todo caso a las entidades locales.

b) Las normas de circulación para los vehículos, así como las que por razón de seguridad vial rigen para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general, estableciéndose a tal efecto los derechos y obligaciones de los usuarios de dichas vías.

c) Los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, así como las condiciones técnicas de los vehículos y de las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

d) Los criterios de señalización de las vías de utilización general.

e) Las autorizaciones que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación, otorga la Administración con carácter previo a la realización de actividades relacionadas con la circulación de vehículos, especialmente a motor, así como las medidas cautelares que adopte con el mismo fin.

f) Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas, así como el procedimiento sancionador en esta materia.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Artículo 3. *Conceptos básicos.*

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas son los previstos en su anexo I.

TÍTULO I

Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

CAPÍTULO I

Competencias

Artículo 4. *Competencias de la Administración General del Estado.*

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas, y además de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, corresponde a la Administración General del Estado:

a) La aprobación de la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial.

b) La previa homologación, en su caso, de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial, así como dictar instrucciones y directrices en materia de inspección técnica de vehículos.

c) La aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial para la movilidad segura y sostenible, en las distintas modalidades de la enseñanza, incluyendo la formación en conducción ciclista y en vehículos de movilidad personal.

d) La determinación del cuadro de las enfermedades y discapacidades que inhabilitan para conducir y los requisitos sanitarios mínimos para efectuar los reconocimientos para su detección, así como la inspección, control y, en su caso, suspensión o cierre de los establecimientos dedicados a esta actividad.

e) La determinación de las drogas que puedan afectar a la conducción, así como de las pruebas para su detección y, en su caso, sus niveles máximos.

f) La coordinación de la prestación de la asistencia sanitaria en las vías públicas o de uso público.

g) La suscripción de tratados y acuerdos internacionales relativos a la seguridad de los vehículos y de sus partes y piezas, así como dictar las disposiciones pertinentes para implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.

h) La regulación de aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial y, en especial, la de los talleres de reparación de vehículos.

i) La regulación del transporte de personas y, especialmente, el transporte escolar y de menores, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

j) La regulación del transporte de mercancías, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

k) La regulación del vehículo automatizado, de conformidad con lo dispuesto en la ley.

Artículo 5. *Competencias del Ministerio del Interior.*

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas y de las previstas en el artículo anterior, corresponde al Ministerio del Interior:

a) La expedición y revisión de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas y periodicidad que se determinen reglamentariamente, así como la declaración de la nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllos.

b) El canje, de acuerdo con las normas reglamentarias aplicables, de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten

mercancías peligrosas expedidos en el ámbito militar y policial por los correspondientes en el ámbito civil, así como el canje, la inscripción o la renovación de los permisos expedidos en el extranjero cuando así lo prevea la legislación vigente.

c) Las autorizaciones de apertura de centros de formación de conductores y la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllas, así como los certificados de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional en materia de enseñanza de la conducción y la acreditación de la destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

d) La matriculación y expedición de los permisos de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores, así como la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de dichos permisos, en los términos que reglamentariamente se determine.

e) Las autorizaciones o permisos temporales y provisionales para la circulación de vehículos.

f) Las normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico.

g) La retirada de los vehículos de la vía fuera de poblado y la baja temporal o definitiva de la circulación de dichos vehículos.

h) Los registros de vehículos, de conductores e infractores, de profesionales de la enseñanza de la conducción, de centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores y de manipulación de placas de matrícula, en los términos que reglamentariamente se determine.

i) La vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías.

j) La denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de aquélla, y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

k) La regulación, ordenación y gestión del tráfico en vías interurbanas y en travesías, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades Locales, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.

l) Las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

m) La autorización de pruebas deportivas que tengan que celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías, previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que vayan a conceder otros órganos autonómicos o municipales, cuando tengan que circular por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

n) El cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en los términos que reglamentariamente se determine.

ñ) La coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, así como las estadísticas de inspección técnica de vehículos, en colaboración con otros organismos oficiales y privados, en los términos que reglamentariamente se determine.

o) La realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o por drogas, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

p) La contratación de la gestión de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, la elaboración del contenido de los cursos, así como

su duración y requisitos. Dicha contratación se realizará de acuerdo con lo establecido en la normativa de contratos del sector público.

q) La garantía de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley.

r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.

s) La inspección de los centros y otros operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias establecidas en este artículo.

t) La auditoría de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y la calidad de aquéllos, que se llevará a cabo, con arreglo a las normas legales que le sean de aplicación, directamente por empleados públicos formados para estas funciones, o mediante la colaboración de entidades acreditadas.

u) De conformidad con lo dispuesto en la Ley, las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industria.

Artículo 6. *Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.*

1. El Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas en el artículo anterior a través del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. Para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en esta ley, y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuará, en los términos que reglamentariamente se determine, la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos depende específicamente del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 7. *Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

Artículo 8. *Composición y funciones.*

1. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible y para promover la concertación de las distintas Administraciones Públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

2. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas.

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

5. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible ejerce las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico, seguridad vial o movilidad sostenible para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar, en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico, seguridad vial o movilidad sostenible antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.

d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible.

e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.

g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

Artículo 9. *Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.*

1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las comunidades autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.

2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.

TÍTULO II

Normas de comportamiento en la circulación

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 10. *Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*

1. El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables.

El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.

3. El titular y, en su caso, el arrendatario de un vehículo tiene el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, someterlo a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impedir que sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

Artículo 11. *Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual.*

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Si el conductor no figura inscrito en el aludido Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

b) Impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

2. El titular del vehículo puede comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del conductor habitual del mismo. En este

supuesto, el titular queda exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladan al conductor habitual.

3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior corresponden al arrendatario a largo plazo del vehículo, en el supuesto de que haya constancia de éste en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

4. El titular del vehículo en régimen de arrendamiento a largo plazo debe comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del arrendatario.

Artículo 11 bis. *Obligaciones del titular de un sistema de conducción automatizado.*

El titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo deberá comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las capacidades o funcionalidades del sistema de conducción automatizada, así como su dominio de diseño operativo, en el momento de la matriculación, y con posterioridad, siempre que se produzca cualquier actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo.

Artículo 12. *Obras y actividades prohibidas.*

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras y en las normas municipales. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, la realización de obras en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable, que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, se sancionarán en la forma prevista en la normativa de carreteras, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Artículo 13. *Normas generales de conducción.*

1. El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.

2. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos.

3. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

No se considerará dentro de la prohibición la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, así como los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.

4. El conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente. Los conductores profesionales, cuando presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo.

Por razones de seguridad vial, se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla, en los términos que se determine reglamentariamente.

5. Queda prohibido circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente.

6. Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

Artículo 14. *Bebidas alcohólicas y drogas.*

1. No puede circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine. En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.

Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 10.

2. El conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta ley.

3. Las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire espirado mediante dispositivos autorizados, y para la detección de la presencia de drogas en el organismo, en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y en un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente.

No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados.

4. El procedimiento, las condiciones y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección de alcohol o de drogas se determinarán reglamentariamente.

5. A efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre, salvo causas excepcionales debidamente justificadas. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado.

El personal sanitario está obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de estas pruebas al Jefe de Tráfico de la provincia donde se haya cometido el hecho o, cuando proceda, a los órganos competentes para sancionar de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o a las autoridades municipales competentes.

CAPÍTULO II

Circulación de vehículos

Sección 1.ª Lugar de la vía

Artículo 15. *Sentido de la circulación.*

Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, con las excepciones que reglamentariamente se determinen, manteniendo en todo caso la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.

Artículo 16. *Utilización de los carriles.*

1. El conductor de un automóvil, que no sea un vehículo para personas de movilidad reducida, o de un vehículo especial con la masa máxima autorizada que reglamentariamente se determine, debe circular por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia, y debe, además, atenerse a las reglas siguientes:

a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, debe circular por el de su derecha.

b) En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles, separados por marcas longitudinales discontinuas, debe circular también por el de su derecha, y en ningún caso por el situado más a su izquierda.

c) Fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, debe circular normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

Cuando una de dichas calzadas tenga tres o más carriles en el sentido de su marcha, los conductores de camiones con masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud, deben circular normalmente por el situado más a su derecha, pudiendo utilizar el inmediato en las mismas circunstancias y con igual condición a las citadas en el párrafo anterior.

d) Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, puede utilizar el que mejor convenga a su destino, pero no debe abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

2. Para el cómputo de carriles, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, no se tendrá en cuenta los destinados al tráfico lento ni los reservados a determinados vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine.

Artículo 17. *Utilización del arcén.*

1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, debe circular por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada.

Debe también circular por el arcén de su derecha o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada el conductor de motocicletas, de turismos y de camiones con masa máxima autorizada, que no exceda de la que reglamentariamente se determine, que, por razones de emergencia, lo haga a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, el conductor de bicicleta podrá superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesite, especialmente en descensos prolongados con curvas.

2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los términos que reglamentariamente se determine atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico.

Artículo 18. *Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.*

Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

Artículo 19. *Refugios, isletas o dispositivos de guía.*

Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mismos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados.

Artículo 20. *Circulación en autopistas y autovías.*

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores, vehículos de movilidad personal y vehículos para personas de movilidad reducida.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente.

2. La circulación por autopistas o autovías sujetas a peaje, tasa o precio público requerirá el pago del correspondiente peaje, tasa o precio público.

Sección 2.ª Velocidad

Artículo 21. *Límites de velocidad.*

1. El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

2. Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

4. **(Suprimido)**

5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. El titular de la vía deberá comunicar a las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico, con una antelación mínima de un mes, los cambios que realice en las limitaciones de velocidad.

Artículo 22. *Distancias y velocidad exigible.*

1. Salvo en caso de inminente peligro, el conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, debe cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo previamente y a realizarlo de forma que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo, en los términos que reglamentariamente se determine.

2. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, poniendo en esta ocasión especial atención a fin de evitar alcances entre ellos.

3. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar el conductor de un vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento debe ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima

superior a la que reglamentariamente se determine y los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deben guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros.

4. Lo dispuesto en el apartado anterior no es de aplicación:

a) En poblado.
b) Donde esté prohibido el adelantamiento.
c) Donde haya más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
d) Cuando la intensidad de la circulación no permita el adelantamiento.

5. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubiera autorizado por la autoridad competente.

Sección 3.ª Preferencia de paso

Artículo 23. *Normas generales.*

1. La preferencia de paso en las intersecciones se ajustará a la señalización que la regule.

2. En defecto de señal, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:

a) Los vehículos que circulen por una vía pavimentada sobre los que procedan de otra sin pavimentar.
b) Los vehículos que circulen por raíles sobre los demás usuarios.
c) Los que se hallen dentro de las glorietas sobre los que pretendan acceder a ellas.

3. Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones.

Artículo 24. *Tramos estrechos y de gran pendiente.*

1. En los tramos de la vía en los que, por su escasa anchura, sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tiene preferencia de paso el que haya entrado primero. En caso de duda sobre dicha circunstancia, tiene preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra, en los términos que reglamentariamente se determine.

2. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias señaladas en el apartado anterior, tiene preferencia de paso el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a una zona prevista para apartarse. En caso de duda se estará a lo establecido en el apartado anterior.

Artículo 25. *Conductores, peatones y animales.*

1. El conductor de un vehículo tiene preferencia de paso respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones, en las aceras y en las demás zonas peatonales.
b) Cuando vaya a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.
d) Cuando los peatones vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.
e) Cuando se trate de tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.

2. En las zonas peatonales, cuando el vehículo las cruce por los pasos habilitados al efecto, el conductor tiene la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

3. El conductor del vehículo tiene preferencia de paso, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

a) En las cañadas señalizadas.

b) Cuando vaya a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada.

4. El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos:

a) Cuando circule por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

5. Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras. Reglamentariamente se fijarán las excepciones que se determinen.

Artículo 26. *Cesión de paso e intersecciones.*

1. El conductor de un vehículo que tenga que ceder el paso a otro no debe iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta asegurarse de que con ello no obliga al conductor del vehículo que tiene la preferencia a modificar bruscamente su trayectoria o su velocidad, y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular, y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad, que efectivamente va a cederlo.

2. Aun cuando tenga preferencia de paso, ningún conductor debe entrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones si, previsiblemente, puede quedar detenido en ellos impidiendo u obstruyendo la circulación transversal.

3. El conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo, constituyendo un obstáculo para la circulación, debe salir de aquélla sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

Artículo 27. *Vehículos en servicio de urgencia.*

Tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia, cuando se hallen en servicio de tal carácter, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera. Pueden circular por encima de los límites de velocidad establecidos y están exentos de cumplir otras normas o señales, en los términos que reglamentariamente se determine.

Sección 4.ª Incorporación a la circulación

Artículo 28. *Incorporación de vehículos a la circulación.*

El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante que pretenda incorporarse a la circulación debe cerciorarse de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios. Debe advertirlo con las señales obligatorias para estos casos y ceder el paso a los otros vehículos, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos.

Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor debe incorporarse a aquélla a la velocidad adecuada.

Artículo 29. *Conducción de vehículos en tramo de incorporación.*

Con independencia de la obligación del conductor del vehículo que se incorpore a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un

vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

Sección 5.ª Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás

Artículo 30. *Cambios de vía, calzada y carril.*

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar una vía distinta de aquella por la que circula, para incorporarse a otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, debe advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También debe abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente.

2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril debe llevarse a efecto respetando la preferencia del que circule por el carril que se pretende ocupar.

3. Reglamentariamente se establecerá la manera de efectuar las maniobras necesarias para los distintos supuestos de cambio de dirección.

Artículo 31. *Cambios de sentido.*

1. El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha debe elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que intercepte la vía el menor tiempo posible, advertir con la antelación suficiente su propósito con las señales preceptivas y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la misma.

En caso de que no concurran estas circunstancias, debe abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla.

Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, debe salir de la misma por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

2. Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el apartado anterior, en los pasos a nivel y en los tramos de vía afectados por la señal túnel, así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto, y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, a menos que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.

Artículo 32. *Marcha atrás.*

1. Se prohíbe circular marcha atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.

2. La maniobra de marcha atrás debe efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.

3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas.

Sección 6.ª Adelantamiento

Artículo 33. *Normas generales.*

1. En todas las carreteras, como norma general, el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar.

2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a

la izquierda o parar en ese lado, así como en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.

3. Reglamentariamente se establecerán otras posibles excepciones a la norma general señalada en el apartado 1 y particularidades de la maniobra de adelantamiento en función de las características de la vía.

Artículo 34. *Precauciones previas.*

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar debe advertirlo con suficiente antelación, con las señales preceptivas, y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, debe abstenerse de efectuarla.

2. También debe cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de iniciar el adelantamiento, en cuyo caso debe respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no la ejerciera, podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiéndole previamente con señal acústica u óptica.

3. Asimismo debe asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril, y de que dispone de espacio suficiente para volver a su carril cuando termine el adelantamiento.

4. No se considera adelantamiento, a efectos de estas normas, los realizados entre ciclistas que circulen en grupo.

Artículo 35. *Ejecución.*

1. Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.

2. Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advierte que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha y volverá de nuevo a su carril, advirtiéndolo a los que le siguen con las señales preceptivas.

3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento debe volver a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.

4. El conductor de un vehículo que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si estos ciclistas circulan por el arcén.

Artículo 36. *Vehículo adelantado.*

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo estará obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo en el supuesto de cambio de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el artículo 33.2, en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario.

2. Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento. Asimismo está obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.

Artículo 37. *Prohibiciones.*

Queda prohibido adelantar:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.

b) En los pasos para peatones señalizados como tales y en los pasos a nivel y en sus proximidades.

c) En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:

1.º Se trate de una glorieta.

2.º El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el artículo 33.2.

3.º La calzada en que se realice tenga preferencia en la intersección y haya señal expresa que lo indique.

4.º El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas.

Artículo 38. *Supuestos especiales.*

Cuando un vehículo se encuentre inmovilizado en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento, ocupando en todo o en parte la calzada en el carril del sentido de la marcha, y siempre que la inmovilización no responda a las necesidades del tráfico, puede ser rebasado, aunque para ello haya que ocupar parte del carril izquierdo de la calzada. En todo caso, hay que cerciorarse previamente de que la maniobra se puede realizar sin peligro.

En estas mismas circunstancias se podrá adelantar a las bicicletas.

Sección 7.ª Parada y estacionamiento

Artículo 39. *Normas generales.*

1. La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas debe efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre, cuando exista, la parte transitable del arcén.

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo.

3. La parada y el estacionamiento deben efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y evitando que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se establezcan.

En vías urbanas se permite la parada o el estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.

4. El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

Artículo 40. *Prohibiciones.*

1. Queda prohibido parar en los siguientes casos:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles.

b) En los pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.

c) En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

d) En las intersecciones y en sus proximidades.

e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.

g) En autovías o autopistas, salvo en las zonas habilitadas para ello.

h) En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.

j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad y pasos para peatones.

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

a) En todos los descritos en el apartado anterior.

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización.

c) En zonas señalizadas para carga y descarga.

d) En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad.

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

f) Delante de los vados señalizados correctamente.

g) En doble fila.

Sección 8.ª Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos

Artículo 41. *Normas generales.*

1. El conductor debe extremar la prudencia y reducir la velocidad al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo.

2. El usuario que al llegar a un paso a nivel o a un puente levadizo lo encuentre cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento, debe detenerse en el carril correspondiente hasta que tenga paso libre.

3. El cruce de la vía férrea debe realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso.

4. Los pasos a nivel y puentes levadizos estarán debidamente señalizados por el titular de la vía.

Artículo 42. *Bloqueo de pasos a nivel.*

Cuando por razones de fuerza mayor un vehículo quede detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro del mismo, el conductor está obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo y para dejar el paso libre en el menor tiempo posible.

Si no lo consigue, adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles, como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.

Sección 9.ª Utilización del alumbrado

Artículo 43. *Uso obligatorio.*

1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine.

2. También deben llevar encendido durante el resto del día el alumbrado que reglamentariamente se establezca:

a) Las motocicletas.

b) Los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les este exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido.

3. También es obligatorio utilizar el alumbrado que reglamentariamente se establezca cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante.

Sección 10.ª Advertencias de los conductores

Artículo 44. *Normas generales.*

1. El conductor está obligado a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vaya a efectuar con su vehículo.

2. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente.

3. Excepcionalmente o cuando así se prevea legal o reglamentariamente se podrán emplear señales acústicas, quedando prohibido su uso inmotivado o exagerado.

4. Los vehículos de servicios de urgencia y otros vehículos especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

CAPÍTULO III

Otras normas de circulación

Artículo 45. *Puertas.*

Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa inmovilización y abrirlas o apearse del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas.

Artículo 46. *Apagado de motor.*

Aun cuando el conductor no abandone su puesto, deberá parar el motor siempre que el vehículo se encuentre detenido en el interior de un túnel, en un lugar cerrado o durante la carga de combustible.

Artículo 47. *Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.*

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.

Artículo 48. *Tiempos de descanso y conducción.*

Por razones de seguridad podrán regularse los tiempos de conducción y descanso. También podrá exigirse la presencia de más de una persona habilitada para la conducción de un solo vehículo.

Artículo 49. *Peatones.*

1. El peatón debe transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrá hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, en los términos que reglamentariamente se determine.

2. Fuera de poblado, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no dispongan de espacio especialmente reservado para peatones, siempre que sea posible, la circulación de los mismos se hará por su izquierda.

3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías.

Artículo 50. *Animales.*

1. Sólo se permite el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por alguna persona.

Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos en los términos que reglamentariamente se determine.

2. Se prohíbe la circulación de animales por autopistas y autovías.

Artículo 51. *Obligaciones en caso de accidente o avería.*

1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

3. Reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.

Artículo 52. *Publicidad.*

Se prohíbe la publicidad en relación con vehículos a motor que ofrezca en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o cualquier otra circunstancia que suponga una conducta contraria a los principios de esta ley, o cuando dicha publicidad induzca al conductor a una falsa o no justificada sensación de seguridad.

TÍTULO III

Señalización

Artículo 53. *Normas generales.*

1. El usuario de las vías está obligado a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circula.

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, el conductor del vehículo no puede reanudar su marcha hasta haber cumplido lo prescrito por la señal.

En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas.

2. Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, el usuario debe obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.

Artículo 54. *Preferencia.*

1. El orden de preferencia entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

a) Señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.
b) Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía.
c) Semáforos.
d) Señales verticales de circulación.
e) Marcas viales.

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la preferente, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo.

Artículo 55. *Formato.*

1. Reglamentariamente se establecerá el Catálogo Oficial de Señales de la Circulación y Marcas Viales, de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia.

2. Dicho Catálogo especificará necesariamente la forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación.

3. Las señales y marcas viales deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezca.

Artículo 56. *Lengua.*

Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la Comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad.

Artículo 57. *Mantenimiento.*

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.

2. La autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del

mismo y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la normativa de carreteras.

3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de las mismas, en los términos que reglamentariamente se determine. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del tráfico en dichas obras.

Artículo 58. *Retirada, sustitución y alteración.*

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la ordenación y gestión del tráfico, ordenará la inmediata retirada y, cuando proceda, la sustitución por las que sean adecuadas a la normativa vigente, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro.

2. Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico o de la responsable de las instalaciones.

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención.

TÍTULO IV

Autorizaciones administrativas

CAPÍTULO I

Autorizaciones en general

Artículo 59. *Normas generales.*

1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de estos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor y de ciclomotores requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa previa.

Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos.

La tenencia de la autorización administrativa podrá acreditarse mediante su presentación física o digital.

2. El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia válidos para conducir, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica, y deberá exhibirlos ante los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que se lo soliciten, en los términos que reglamentariamente se determine.

3. En las autorizaciones administrativas de circulación únicamente constará un titular.

Artículo 60. *Domicilio y Dirección Electrónica Vial (DEV).*

1. El titular de un permiso o licencia de conducción o del permiso de circulación de un vehículo comunicará a los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico su domicilio. Éste se utilizará para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que disponga. A estos efectos, los ayuntamientos y la Agencia Estatal de Administración Tributaria podrán comunicar al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los nuevos domicilios de que tengan constancia.

2. En el historial de cada vehículo podrá hacerse constar, además, un domicilio a los únicos efectos de gestión de los tributos relacionados con el mismo.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico asignará además a todo titular de un permiso o licencia de conducción o del permiso de circulación de un vehículo, y con carácter previo a su obtención, una Dirección Electrónica Vial (DEV). Esta dirección se asignará automáticamente a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

4. La asignación de la Dirección Electrónica Vial (DEV) se realizará también al arrendatario a largo plazo que conste en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con carácter previo a su inclusión.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, si el titular de la autorización es una persona física sólo se le asignará una Dirección Electrónica Vial (DEV) cuando lo solicite voluntariamente. En este caso, todas las notificaciones se practicarán en la Dirección Electrónica Vial conforme se establece en el artículo 90, sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

6. En la Dirección Electrónica Vial (DEV) además se practicarán los avisos e incidencias relacionados con las autorizaciones administrativas recogidas en esta ley.

CAPÍTULO II

Autorizaciones para conducir

Artículo 61. *Permisos y licencias de conducción.*

1. La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente.

2. El permiso y la licencia de conducción podrán tener vigencia limitada en el tiempo, cuyos plazos podrán ser revisados en los términos que reglamentariamente se determine.

3. Su vigencia estará también condicionada a que su titular no haya perdido el crédito de puntos asignado.

Artículo 62. *Centros de formación y reconocimiento de conductores.*

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

2. A los fines de garantizar la seguridad vial, se regularán reglamentariamente los elementos personales y materiales mínimos para la formación y el reconocimiento de conductores siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

En particular, reglamentariamente se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas, que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente.

3. Se podrá autorizar la enseñanza no profesional en los términos que reglamentariamente se determine.

4. La constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores se ejercerá por centros, que necesitarán autorización previa de la autoridad competente para desarrollar su actividad.

Se regulará reglamentariamente el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores, así como sus medios personales y materiales mínimos.

Artículo 63. *Asignación de puntos.*

1. Al titular de un permiso o licencia de conducción se le asignará un crédito inicial de doce puntos.

2. Excepcionalmente se asignará un crédito inicial de ocho puntos en los siguientes casos:

a) Titular de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fuera titular de otro permiso de conducción con aquella antigüedad.

b) Titular de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, ha obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción.

3. El crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular el conductor.

4. Quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y un punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales.

5. La superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años.

Artículo 64. *Pérdida de puntos.*

1. El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo con el baremo establecido en los anexos II y IV.

2. Cuando la Administración notifique la resolución por la que se sancione una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos, indicará expresamente cuál es el número de puntos que se restan y la forma expresa de conocer su saldo de puntos.

3. La pérdida parcial o total, así como la recuperación de los puntos asignados, afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase.

4. Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los párrafos a), c), d), e), f), g), h) e i) del artículo 77, en cuyo caso perderán el número total de puntos que correspondan.

5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso de conducción quedarán descontados de forma automática en el momento en que se proceda a la anotación de la citada infracción en el registro de conductores e infractores del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico quedando constancia en dicho registro del crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización. Transcurrido un año desde la firmeza de la sanción sin que la infracción de la que trae causa haya sido anotada, no procederá la detracción de puntos.

6. La antigüedad permanece en los posteriores permisos o licencias de conducción obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada titular.

Artículo 65. *Recuperación de puntos.*

1. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, el titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de doce puntos.

2. Los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a) y b) del apartado 2 del artículo 63, transcurrido el plazo de dos años sin haber

sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de doce puntos.

3. La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción.

4. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

En todo caso, la duración de los citados cursos será como máximo de quince horas.

CAPÍTULO III

Autorizaciones relativas a los vehículos

Artículo 66. *Permisos de circulación.*

1. La circulación de vehículos exigirá que estos obtengan previamente el correspondiente permiso de circulación, dirigido a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente.

En el caso de vehículos dotados de sistema de conducción automatizada, sus características, tanto de grado de automatización como del entorno operacional de uso, se consignarán en el permiso de circulación conforme se desarrolle reglamentariamente.

Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados del citado permiso.

2. El permiso de circulación debe renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo, y queda extinguido cuando éste se dé de baja en el correspondiente registro, a instancia de parte o por comprobarse que no es apto para la circulación, en los términos que reglamentariamente se determine.

3. La circulación de un vehículo sin el permiso de circulación, bien por no haberlo obtenido o porque haya sido objeto de declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o anulada, da lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga del mismo, en los términos que reglamentariamente se determine.

Artículo 67. *Otra documentación.*

1. Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios deben estar previamente homologados o ser objeto de inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación, en los términos que reglamentariamente se determine. Dichos vehículos han de ser identificables, ostentando grabados o troquelados, de forma legible e indeleble, las marcas y contraseñas que reglamentariamente sean exigibles con objeto de individualizarlos, autentificar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

2. Los vehículos a motor, los ciclomotores y los remolques de masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine, tendrán documentadas sus características técnicas esenciales en la tarjeta de inspección técnica, en la que se harán constar las reformas que se autoricen y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en los términos que reglamentariamente se determine.

Artículo 68. *Matrículas.*

1. Para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine, es preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne del modo que se establezca. Esta obligación será exigida a los ciclomotores en los términos que reglamentariamente se determine.

2. Deben ser objeto de matriculación definitiva en España los vehículos a los que se refiere el apartado anterior, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por

personas o entidades que sean residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España. Reglamentariamente se establecerán los plazos, requisitos y condiciones para el cumplimiento de esta obligación y las posibles exenciones a la misma.

3. La matriculación ordinaria será única para cada vehículo, salvo en los supuestos que se determinen reglamentariamente. Cuando concurran circunstancias que puedan afectar a la Seguridad Nacional, el Secretario de Estado de Seguridad podrá autorizar una nueva matrícula distinta de la inicialmente asignada. Este tipo de matrículas no serán públicas en el Registro General de Vehículos e, incluso en circunstancias excepcionales, podrá utilizarse una titularidad supuesta en el marco de la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y del Centro Nacional de Inteligencia en el tráfico jurídico.

4. En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación podrá conceder permisos de circulación temporales y provisionales en los términos que se determine reglamentariamente.

CAPÍTULO IV

Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción

Artículo 69. *Nulidad y lesividad.*

Las autorizaciones administrativas reguladas en este título podrán ser objeto de declaración de nulidad o lesividad cuando concurra alguno de los supuestos previstos y de acuerdo con el procedimiento regulado en la normativa sobre procedimiento administrativo común.

Artículo 70. *Pérdida de vigencia por desaparición de los requisitos para su otorgamiento.*

1. Con independencia de lo dispuesto en el artículo anterior, la vigencia de las autorizaciones administrativas reguladas en este título estará subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento.

2. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico podrá declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones reguladas en este título cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su autorización.

Para acordar la pérdida de vigencia, la Administración deberá notificar la presunta carencia del requisito exigido al interesado, a quien se concederá la facultad de acreditar su existencia en los términos que reglamentariamente se determine.

3. El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior podrá obtenerla de nuevo siguiendo el procedimiento, superando las pruebas y acreditando los requisitos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 71. *Pérdida de vigencia por pérdida del crédito de puntos y obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.*

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico declarará la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en los anexos II y IV. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, notificará al interesado el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

En este caso, su titular no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales.

Si durante los tres años siguientes a la obtención del nuevo permiso o licencia de conducción fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de

conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales.

2. El titular de un permiso o licencia de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, transcurridos los plazos señalados en el apartado anterior, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen.

3. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior.

La duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial será como máximo de 30 horas, cuando se pretenda obtener un nuevo permiso o licencia de conducción.

Artículo 72. *Suspensión cautelar.*

En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas se acordará la suspensión cautelar de la autorización en cuestión cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico, en cuyo caso la autoridad que conozca del procedimiento ordenará, mediante resolución motivada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma.

Artículo 73. *Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción posterior a la sentencia penal de privación del derecho a conducir vehículos a motor.*

1. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del Código Penal, al haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, podrá obtener, una vez cumplida la condena, un permiso o licencia de conducción de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 71.2 para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados.

El permiso que se obtenga dispondrá de un saldo de 8 puntos.

2. Si la condena es igual o inferior a dos años, para volver a conducir únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial al que hace referencia el primer párrafo del artículo 71.2.

TÍTULO V

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones

Artículo 74. *Disposiciones generales.*

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta ley tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma.

2. Cuando las acciones u omisiones puedan ser constitutivas de delitos tipificados en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 85.

3. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 75. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) Circular en una bicicleta sin hacer uso del alumbrado reglamentario.

b) No hacer uso de los elementos y prendas reflectantes por parte de los usuarios de bicicletas.

b) bis. El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

b) ter. Incumplir la obligación de los conductores de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo.

c) Incumplir las normas contenidas en esta Ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes, especialmente en el caso de los conductores de bicicletas siempre que no comprometan la seguridad de los usuarios de la vía.

Artículo 76. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.

b) Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras

c) Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcenes y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.

d) Parar o estacionar en el carril bus, en carriles o vías ciclistas, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.

e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario.

f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción.

g) Utilizar, sujetándolo con la mano, o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las anteriores, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

h) No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.»

i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido.

j) No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.

k) No respetar la luz roja de un semáforo.

l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso.

ll) Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España.

m) Conducción negligente.

n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan obstaculizar la libre circulación.

ñ) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente.

o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.

p) Incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.

q) No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.

r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída.

s) Conducir un vehículo teniendo el permiso de conducción suspendido como medida cautelar o teniendo prohibido su uso.

t) Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido.

u) La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

v) Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, salvo que puedan calificarse como infracciones muy graves.

x) Circular por autopistas, autovías, vías interurbanas, travesías o túneles urbanos con vehículos que lo tienen prohibido.

y) No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos.

z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.

z1) Incumplir la normativa sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, salvo que puedan calificarse como muy graves.

z2) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que puedan calificarse como muy graves.

z3) No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.

Artículo 77. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.

b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios.

c) Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas.

d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.

e) Conducción temeraria.

f) Circular en sentido contrario al establecido.

g) Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.

h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

i) Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.

j) Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11.

k) Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente.

l) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación.

ll) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial.

m) Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.

n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

p) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

r) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.

s) Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

t) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

u) Utilizar dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos.

v) Incumplir las normas en materia de auxilio en vías públicas.

w) Incumplir las normas sobre el uso de los alcoholímetros antiarranque.

x) Arrojar a la vía o sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.

Artículo 78. *Infracciones en materia de aseguramiento obligatorio.*

1. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica.

2. Las estaciones de inspección técnica de vehículos requerirán la acreditación del seguro obligatorio en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo. El resultado de la inspección no podrá ser favorable en tanto no se verifique este requisito.

Artículo 79. *Infracciones en materia de publicidad.*

Las infracciones a lo previsto en el artículo 52 se sancionarán en la cuantía y a través del procedimiento establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios.

CAPÍTULO II

Sanciones

Artículo 80. *Tipos.*

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves, con multa de 200 euros, y las muy graves, con multa de 500 euros. No obstante, las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el anexo IV.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta que:

a) Las infracciones previstas en el artículo 77. c) y d) serán sancionadas con multa de 1.000 euros. En el supuesto de conducción con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, esta sanción únicamente se impondrá al conductor que ya hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida, así como al que circule con una tasa que supere el doble de la permitida.

b) La multa por la infracción prevista en el artículo 77. j) será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave.

c) La infracción recogida en el artículo 77. h) se sancionará con multa de 6.000 euros.

d) Las infracciones recogidas en el artículo 77.n), ñ), o), p), q), r), s) y t) se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros.

3. En el supuesto de la infracción recogida en el artículo 77. q) se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades.

La realización de actividades durante el tiempo de suspensión de la autorización llevará aparejada además una nueva suspensión por un período de seis meses al cometerse el primer quebrantamiento, y de un año si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos.

4. En el caso de la infracción recogida en el artículo 77.u), el aspirante no podrá presentarse a las pruebas para la obtención o recuperación del permiso o licencia de conducción u otra autorización administrativa para conducir en el plazo de seis meses.

Artículo 81. *Graduación.*

La cuantía de las multas establecidas en el artículo 80.1 y en el anexo IV podrá incrementarse en un 30 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.

Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 77, párrafos n) a t), ambos incluidos.

CAPÍTULO III

Responsabilidad

Artículo 82. *Responsables.*

La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. No obstante:

a) El conductor de cualquier vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable por la no utilización del casco de protección por el pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida.

Asimismo, el conductor del vehículo será responsable por la no utilización de los sistemas de retención infantil, con la excepción prevista en el artículo 13.4 cuando se trate de conductores profesionales.

b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

c) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad recaerá en éste, salvo que acredite que era otro el conductor o la sustracción del vehículo.

d) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste no tuviese designado un conductor habitual, será responsable el conductor identificado por el titular o el arrendatario a largo plazo, de acuerdo con las obligaciones impuestas en el artículo 11.

e) En las empresas de arrendamiento de vehículos a corto plazo será responsable el arrendatario del vehículo. En caso de que éste manifestara no ser el conductor, o fuese persona jurídica, le corresponderán las obligaciones que para el titular establece el artículo 11. La misma responsabilidad corresponderá a los titulares de los talleres mecánicos o establecimientos de compraventa de vehículos por las infracciones cometidas con los vehículos mientras se encuentren allí depositados.

f) El titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.

g) El titular o el arrendatario, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, será responsable de las infracciones por estacionamiento o por impago de los peajes de las vías que lo tengan regulado, salvo en los supuestos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable del hecho.

CAPÍTULO IV

Procedimiento sancionador

Artículo 83. *Garantías procedimentales.*

1. No se podrá imponer sanción alguna por las infracciones tipificadas en esta ley sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a lo dispuesto en este capítulo y, supletoriamente, en la normativa de procedimiento administrativo común.

2. Los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la normativa de metrología.

Artículo 84. *Competencia.*

1. La competencia para sancionar las infracciones cometidas en vías interurbanas y travesías corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho. Si se trata de infracciones cometidas en el territorio de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponde, en su caso, al Jefe de Tráfico de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada.

2. Los Jefes Provinciales podrán delegar esta competencia en la medida y extensión que estimen conveniente. En particular podrán delegar en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas la de las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Los órganos de las diferentes Administraciones Públicas podrán delegar el ejercicio de sus competencias sancionadoras mediante convenios o encomiendas de gestión, o a través de cualesquiera otros instrumentos de colaboración previstos en la normativa de procedimiento administrativo común.

3. En las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán competentes para sancionar los órganos previstos en la normativa autonómica.

4. La sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta competencia de acuerdo con la normativa aplicable.

Quedan excluidas de la competencia sancionadora municipal las infracciones a los preceptos del título IV, incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio.

Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos.

5. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52 corresponderá, en todo caso, al Director General de Tráfico o al órgano que tenga atribuida la competencia en las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, limitada al ámbito territorial de la comunidad autónoma.

6. En las ciudades de Ceuta y Melilla las competencias que en los apartados anteriores se atribuyen a los Jefes Provinciales de Tráfico, corresponderán a los Jefes Locales de Tráfico.

Artículo 85. *Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.*

1. Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones.

2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria, se archivará el procedimiento sancionador sin declaración de responsabilidad.

3. Si la sentencia es absolutoria o el procedimiento penal finaliza con otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, y siempre que la misma no esté fundada en la inexistencia del hecho, se podrá iniciar o continuar el procedimiento sancionador contra quien no haya sido condenado en vía penal.

La resolución que se dicte deberá respetar, en todo caso, la declaración de hechos probados en dicho procedimiento penal.

Artículo 86. *Incoación.*

1. El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticia de los hechos que puedan constituir infracciones tipificadas en esta ley, por iniciativa propia o mediante denuncia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas o de cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos.

2. No obstante, la denuncia formulada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, y notificada en el acto al denunciado, constituye el acto de iniciación del procedimiento sancionador, a todos los efectos.

Artículo 87. *Denuncias.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza.

2. En las denuncias por hechos de circulación deberá constar, en todo caso:

a) La identificación del vehículo con el que se haya cometido la presunta infracción.
b) La identidad del denunciado, si se conoce.
c) Una descripción sucinta del hecho, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora.
d) El nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad o un empleado que sin tener esa condición realiza tareas de control de zonas de estacionamiento regulado, su número de identificación profesional aportado por la administración competente.

3. En las denuncias que los agentes de la autoridad notifiquen en el acto al denunciado deberá constar, además, a efectos de lo dispuesto en el artículo 86.1:

a) La infracción presuntamente cometida, la sanción que pueda corresponder y el número de puntos cuya pérdida lleve aparejada la infracción.
b) El órgano competente para imponer la sanción y la norma que le atribuye tal competencia.
c) Si el denunciado procede al abono de la sanción en el acto deberá señalarse, además, la cantidad abonada y las consecuencias derivadas del pago de la sanción previstas en el artículo 94.
d) En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia el procedimiento sancionador y que dispone de un plazo de veinte días naturales para efectuar el pago, con la reducción y las consecuencias establecidas en el artículo 94, o para formular las alegaciones y proponer las pruebas que estime convenientes. En este caso, se indicarán los lugares, oficinas o dependencias donde puede presentarlas.
e) Si en el plazo señalado en el párrafo anterior no se han formulado alegaciones o no se ha abonado la multa, se indicará que el procedimiento se tendrá por concluido el día siguiente a la finalización de dicho plazo, conforme se establece en el artículo 95.4.
f) El domicilio que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio no se tendrá en cuenta si el denunciado tiene asignada una Dirección Electrónica Vial (DEV), ello sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

4. En el supuesto de infracciones que impliquen detracción de puntos, el agente denunciante tomará nota de los datos del permiso o de la licencia de conducción y los remitirá al órgano sancionador competente que, cuando la sanción sea firme en vía administrativa, los comunicará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.
5. Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el agente denunciante. El depósito podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico en euros y, en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 94 respecto a la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada.
6. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para su descripción.

Artículo 88. *Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas.*

Las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado.

Artículo 89. *Notificación de la denuncia.*

1. Las denuncias se notificarán en el acto al denunciado.

2. No obstante, la notificación podrá efectuarse en un momento posterior siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.

b) Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado, cuando el conductor no esté presente.

c) Que se haya tenido conocimiento de la infracción a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

d) Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia, control, regulación o disciplina del tráfico y carezca de medios para proceder al seguimiento del vehículo.

Artículo 90. *Práctica de la notificación de las denuncias.*

1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la Dirección Electrónica Vial (DEV).

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. La notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV) permitirá acreditar la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.

Si existiendo constancia de la recepción de la notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV), transcurrieran diez días naturales sin que se acceda a su contenido, se entenderá que aquélla ha sido rechazada, salvo que de oficio o a instancia del destinatario se compruebe la imposibilidad técnica o material del acceso. El rechazo se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.

3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad.

Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes. Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento.

Artículo 91. *Notificaciones en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE).*

Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial (DEV) y, en caso de no disponer de la misma, en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento o, de no haber indicado ninguno, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, se practicarán en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE). Transcurrido el período de veinte días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el BOE se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite.

Artículo 92. *Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).*

1. Con carácter previo y facultativo, las notificaciones a que se refiere el artículo anterior podrán practicarse también en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), que será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. El funcionamiento, la gestión y la publicación en el TESTRA se hará conforme a lo dispuesto en la normativa de protección de datos de carácter personal y en la de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

Artículo 93. *Clases de procedimientos sancionadores.*

1. Notificada la denuncia, ya sea en el acto o en un momento posterior, el denunciado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para realizar el pago voluntario con reducción de la sanción de multa, o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

En el supuesto de que no se haya producido la detención del vehículo, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, dispondrán de un plazo de veinte días naturales para identificar al conductor responsable de la infracción, contra el que se iniciará el procedimiento sancionador. Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese realizado a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

Si se efectúa el pago de la multa en las condiciones indicadas en el párrafo primero, se seguirá el procedimiento sancionador abreviado, y en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario.

2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el artículo 77.h), j), n), ñ), o), p), q), r), s) y t).

3. El incumplimiento de la obligación de asegurar el vehículo que se establece en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, podrá sancionarse conforme a uno de los dos procedimientos sancionadores que se establecen en esta ley.

4. Además de en los registros, oficinas y dependencias previstos en la normativa de procedimiento administrativo común, las alegaciones, escritos y recursos que se deriven de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico podrán presentarse en los registros, oficinas y dependencias expresamente designados en la correspondiente denuncia o resolución sancionadora.

Cuando se presenten en los registros, oficinas o dependencias no designados expresamente, éstos los remitirán a los órganos competentes en materia de tráfico a la mayor brevedad posible.

Artículo 94. *Procedimiento sancionador abreviado.*

Una vez realizado el pago voluntario de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de veinte días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación, concluirá el procedimiento sancionador con las siguientes consecuencias:

a) La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción.

b) La renuncia a formular alegaciones. En el caso de que se formulen se tendrán por no presentadas.

c) La terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.

d) El agotamiento de la vía administrativa, siendo recurrible únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

e) El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo se iniciará el día siguiente a aquel en que tenga lugar el pago.

f) La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.

g) La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos.

Artículo 95. *Procedimiento sancionador ordinario.*

1. Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para formular las alegaciones que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

2. Si las alegaciones formuladas aportan datos nuevos o distintos de los constatados por el agente denunciante, y siempre que se estime necesario por el instructor, se dará traslado de aquéllas al agente para que informe en el plazo de quince días naturales.

En todo caso, el instructor podrá acordar que se practiquen las pruebas que estime pertinentes para la averiguación y calificación de los hechos y para la determinación de las posibles responsabilidades. La denegación de la práctica de las pruebas deberá ser motivada, dejando constancia en el procedimiento sancionador.

3. Concluida la instrucción del procedimiento sancionador, el órgano instructor elevará propuesta de resolución al órgano competente para sancionar para que dicte la resolución que proceda. Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de quince días naturales, si figuran en el procedimiento sancionador o se han tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.

4. Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador en los siguientes casos:

a) Infracciones leves en todos los casos.

b) Infracciones graves que no supongan la detracción de puntos cuya notificación no se haya podido efectuar en el acto de la denuncia.

c) Infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia, supongan o no la detracción de puntos.

En estos supuestos, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia.

5. La terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los treinta días antes indicados.

Artículo 96. *Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.*

1. La resolución sancionadora pondrá fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente a aquel en que se notifique al interesado, produciendo plenos efectos, o, en su caso, una vez haya transcurrido el plazo indicado en el artículo 95.4.

2. Contra las resoluciones sancionadoras, podrá interponerse recurso de reposición, con carácter potestativo, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación.

El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, que será el competente para resolverlo.

3. La interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción. En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ésta se entenderá denegada transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto.

4. No se tendrán en cuenta en la resolución del recurso hechos, documentos y alegaciones del recurrente que pudieran haber sido aportados en el procedimiento originario.

5. El recurso de reposición regulado en este artículo se entenderá desestimado si no recae resolución expresa en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

6. Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica.

CAPÍTULO V

Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico

Artículo 97. *Procedimiento para el intercambio transfronterizo de información.*

1. Se establece el procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro de la Unión Europea distinto de aquél en el que se cometió la infracción.

2. El tratamiento de los datos de carácter personal derivado del intercambio transfronterizo de información se efectuará conforme a lo dispuesto en la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

Artículo 98. *Infracciones.*

El intercambio transfronterizo de información se llevará a cabo sobre las siguientes infracciones de tráfico:

a) Exceso de velocidad.
b) Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.
c) No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.
d) No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».
e) Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.
f) Conducción con presencia de drogas en el organismo.
g) No utilización del casco de protección.
h) Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.
i) El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

Artículo 99. *Punto de contacto nacional.*

1. Para el intercambio de información los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea podrán acceder al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con el fin de llevar a cabo las indagaciones necesarias para identificar a los conductores de vehículos matriculados en España con los que se hayan cometido en el territorio de dichos Estados las infracciones contempladas en el artículo anterior.

2. El punto de contacto nacional será el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, que podrá acceder, con la finalidad prevista en este capítulo, a los registros correspondientes de los restantes Estados miembros de la Unión Europea.

3. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en su condición de punto de contacto nacional, tendrá las siguientes funciones:

a) Atender las peticiones de datos.
b) Garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de obtención y cesión de datos.
c) Garantizar la aplicación de la normativa de protección de datos de carácter personal.
d) Recabar cuanta información requieran los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros de la Unión Europea.
e) Elaborar los informes completos que deben remitirse a la Comisión cada dos años desde el 6 de mayo de 2016, respecto de las infracciones relacionadas en las letras a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 98. Y desde el 19 de abril de 2023, y cada tres años desde esa fecha, respecto de la infracción recogida en la letra i) del artículo 98.
f) Informar, en colaboración con otros órganos con competencias en materia de tráfico, así como con las organizaciones y asociaciones vinculadas a la seguridad vial y al automóvil, a los usuarios de las vías públicas de lo previsto en este título a través de la página web www.dgt.es

En los informes completos a los que se refiere la letra e), se indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción, destinadas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación, a raíz de infracciones cometidas en

su territorio, junto con el tipo de infracciones para las que se presentaron solicitudes y el número de solicitudes fallidas. Incluirán asimismo una descripción de la situación respecto del seguimiento dado a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial o, en su caso, de impago de peajes, tasas o precios públicos, sobre la base de la proporción de tales infracciones que han dado lugar a cartas de información o notificaciones.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico pondrá a disposición de los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros los datos disponibles relativos a los vehículos matriculados en España, así como los relativos a sus titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo que se indican en el anexo VI.

Artículo 100. *Intercambio de datos.*

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que se constate que la petición de datos no es conforme a lo establecido en este capítulo, facilitará a los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico los datos relativos al propietario o titular del vehículo con el que se cometió la infracción en territorio nacional con un vehículo matriculado en otro Estado miembro de la Unión Europea, así como los relativos al propio vehículo que se encuentren disponibles en el registro correspondiente del Estado de matriculación, obtenidos a partir de los datos de búsqueda contemplados en el anexo V.

2. Las comunicaciones de datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 100 bis. *Cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, tasas, o precios públicos.*

1. En relación a la infracción prevista en la letra i) del artículo 98, y a los efectos de posibilitar la reclamación de los importes de peajes, tasas o precios públicos no abonados, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, podrá facilitar a las entidades responsables de recaudar el peaje, tasa o precio público, los datos sobre los posibles responsables de los impagos producidos en territorio nacional, obtenidos mediante el procedimiento de búsqueda contemplado en el anexo V.

Los datos trasferidos se limitarán a los estrictamente necesarios para la reclamación del importe de peaje, tasa o precio público adeudado. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico establecerá a tal fin el oportuno sistema de colaboración con las entidades responsables de la recaudación, para canalizar el suministro de los datos.

2. Los datos facilitados a la entidad cesionaria, solo podrán ser utilizados en el procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público adeudado, cualquiera que sea la vía de reclamación, debiendo ser suprimidos una vez haya sido recuperado el importe de peaje, tasa o precio público adeudado y, en todo caso, transcurrido un plazo de tres años desde que dichos datos fueran facilitados, salvo que existiera en curso un procedimiento judicial.

En este caso, el procedimiento para la obtención del importe de peaje, tasa o precio público, se ajustará a lo previsto en el artículo 101, siendo la entidad cesionaria la responsable de la ejecución del mismo.

3. El cumplimiento de la orden de pago emitida por la entidad cesionaria, pondrá fin al procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público impagado.

4. Las comunicaciones de estos datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 101. *Notificaciones.*

1. A partir de los datos suministrados por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico podrán dirigir al presunto autor de la infracción una notificación en relación a las infracciones previstas en el artículo 98. A tal efecto, podrán utilizar los modelos previstos en el anexo VII.

2. Las notificaciones se enviarán al presunto infractor en la lengua del documento de matriculación del vehículo si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado de matriculación en otro caso.

3. Las notificaciones deberán efectuarse personalmente al presunto infractor.

Artículo 102. *Documentos.*

En los procedimientos sancionadores que se incoen como resultado del intercambio de información previsto en esta disposición, los documentos que se notifiquen al presunto infractor se enviarán en la lengua del documento de matriculación del vehículo o en uno de los idiomas oficiales del Estado de matriculación.

CAPÍTULO VI

Medidas provisionales y otras medidas

Artículo 103. *Medidas provisionales.*

El órgano competente que haya ordenado la incoación del procedimiento sancionador podrá adoptar, mediante acuerdo motivado y en cualquier momento de la instrucción, las medidas provisionales que aseguren la eficacia de la resolución final que pudiera recaer.

Artículo 104. *Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.

b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas.

d) Se produzca la negativa a efectuar las pruebas a que se refiere el artículo 14.2 y 3, o cuando éstas arrojen un resultado positivo.

e) El vehículo carezca de seguro obligatorio.

f) Se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por ciento de los tiempos establecidos reglamentariamente, salvo que el conductor sea sustituido por otro.

g) Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

h) El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo.

i) Existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación en los instrumentos de control.

j) El vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas y de los medios de control a través de captación de imágenes.

k) Se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de la clase C o D, careciendo de la autorización administrativa correspondiente.

l) En el supuesto previsto en el artículo 39.4.

2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó.

3. En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1, la inmovilización sólo se levantará en el caso de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el

agente de la autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos.

4. En el supuesto recogido en el párrafo e) del apartado 1 se estará a lo dispuesto en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

5. La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por los agentes de la autoridad. A estos efectos, el agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

6. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción. En su defecto, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario, y a falta de éstos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida. Los agentes podrán retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.

En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1, los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

7. Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor.

Artículo 105. *Retirada y depósito del vehículo.*

1. La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.

b) En caso de accidente que impida continuar su marcha.

c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.

d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización.

e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza.

f) Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga.

g) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal.

h) Cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación.

2. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el apartado anterior serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada. El agente de la autoridad podrá retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.

3. La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de veinticuatro horas. La comunicación se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si el titular dispusiese de ella.

Artículo 106. *Tratamiento residual del vehículo.*

1. La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

a) Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones.

b) Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula.

c) Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente del mismo en un recinto privado su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses.

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento.

2. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c), el propietario o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo. A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto.

3. En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución del tratamiento residual del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia del tráfico, respectivamente en cada ámbito.

Artículo 107. *Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas.*

1. El titular de un permiso o licencia de conducción no podrá efectuar ningún trámite relativo a los vehículos de los que fuese titular en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico cuando figuren como impagadas en su historial de conductor cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves.

2. El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando figuren como impagadas en el historial del vehículo cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves.

3. Queda exceptuado de lo dispuesto en los apartados anteriores el trámite de baja temporal o definitiva de vehículos.

CAPÍTULO VII

Ejecución de las sanciones

Artículo 108. *Ejecución.*

Una vez firme la sanción en vía administrativa, se procederá a su ejecución conforme a lo previsto en esta ley.

Artículo 109. *Ejecución de la sanción de suspensión de las autorizaciones.*

El cumplimiento de la sanción de suspensión prevista en el artículo 80 se iniciará transcurrido un mes desde que haya adquirido firmeza en vía administrativa, y el período de suspensión de la misma se anotará en los correspondientes registros.

Artículo 110. *Cobro de multas.*

1. Una vez firme la sanción, el interesado dispondrá de un plazo final de quince días naturales para el pago de la multa. Finalizado el plazo establecido sin que se haya pagado la multa, se iniciará el procedimiento de apremio.

2. Los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en la normativa tributaria que le sea de aplicación, según las autoridades que las hayan impuesto.

Artículo 111. *Responsables subsidiarios del pago de multas.*

1. Los titulares de los vehículos con los que se haya cometido una infracción serán responsables subsidiarios en caso de impago de la multa impuesta al conductor, salvo en los siguientes supuestos:

a) Robo, hurto o cualquier otro uso en el que quede acreditado que el vehículo fue utilizado en contra de su voluntad.

b) Cuando el titular sea una empresa de alquiler sin conductor.

c) Cuando el vehículo tenga designado un arrendatario a largo plazo en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.

d) Cuando el vehículo tenga designado un conductor habitual en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.

2. La declaración de responsabilidad subsidiaria y sus consecuencias, incluida la posibilidad de adoptar medidas cautelares, se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.

3. El responsable que haya satisfecho la multa tiene derecho de reembolso contra el infractor por la totalidad de lo que haya satisfecho.

CAPÍTULO VIII

Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes

Artículo 112. *Prescripción y caducidad.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta ley será de tres meses para las infracciones leves y de seis meses para las infracciones graves y muy graves.

El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del mismo día en que los hechos se hubieran cometido.

2. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con otras administraciones, instituciones u organismos. También se interrumpe por la notificación efectuada de acuerdo con los artículos 89, 90 y 91.

El plazo de prescripción se reanudará si el procedimiento se paraliza durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

3. Si no se hubiera producido la resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar resolución.

Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal, el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanudará el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

4. El plazo de prescripción de las sanciones consistentes en multa será de cuatro años y el de la suspensión prevista en el artículo 80 será de un año, computados desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la sanción en vía administrativa.

El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones en vía de apremio consistentes en multa se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.

Artículo 113. *Anotación y cancelación.*

1. Las sanciones por infracciones graves y muy graves y la detracción de puntos deberán ser comunicadas al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico por la autoridad que la hubiera impuesto en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa.

2. Las autoridades judiciales comunicarán al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza, las penas de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores que se impongan por la comisión de delitos contra la seguridad vial.

3. En el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico quedarán reflejadas las sanciones firmes por infracciones graves y muy graves en las que un vehículo tanto matriculado en España como en el extranjero estuviese implicado y el impago de las mismas, en su caso. Estas anotaciones formarán parte del historial del vehículo.

4. Las anotaciones se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción.

TÍTULO VI

Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

Artículo 114. *Creación.*

1. Se crea el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán crear, respecto a sus ámbitos territoriales, sus propios Registros de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Artículo 115. *Finalidad.*

1. En el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Los asientos del Registro no contendrán más datos identificativos de los implicados o relacionados con su salud que los estrictamente necesarios para el cumplimiento de su finalidad, conforme se establece en el párrafo anterior.

2. El titular responsable del Registro adoptará las medidas de gestión y organización necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro y el uso de los mismos para las finalidades para las que fueron recogidos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

Disposición adicional primera. *Permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial.*

En aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán, además de en castellano, en dicha lengua.

Disposición adicional segunda. *Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.*

Las Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial y los cursos de conducción segura y eficiente, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general.

Disposición adicional tercera. *Cursos para conductores profesionales.*

La realización de cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos, en las condiciones que se determinen por orden del Ministro del Interior. Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

Disposición adicional tercera bis. *Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.*

El Gobierno, mediante Real Decreto, en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la Ley, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera, regulará los procedimientos para la realización de controles iniciales, periódicos o aleatorios, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y medicamentos, al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera.

En cualquier caso, se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados, y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.

Disposición adicional tercera ter. *Cursos de concienciación y sensibilización.*

Para la obtención de un permiso o licencia de conducción se podrán establecer cursos de concienciación y sensibilización, que podrán impartirse también *on line* siempre que se asegure la interacción a través de un aula virtual. El contenido y forma de los mismos se determinará reglamentariamente, previa consulta a los expertos de seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.

Disposición adicional cuarta. *Obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.*

El importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones a esta ley, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destinará íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.

Disposición adicional quinta. *Notificaciones en comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.*

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán sustituir las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial por notificaciones a través de sus propias plataformas informáticas, para aquellos ciudadanos que opten por las mismas.

Las administraciones locales pertenecientes a los ámbitos territoriales de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán suscribir convenios de colaboración para efectuar las notificaciones telemáticas a través de las plataformas de notificación de la comunidad autónoma.

Disposición adicional sexta. *Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad.*

El Gobierno velará por el cumplimiento de lo dispuesto en la normativa relativa a personas con discapacidad y su inclusión social respecto a todos aquellos centros que, en materia de seguridad vial, necesiten de autorización previa para desarrollar su actividad, o cuya gestión sea competencia de la Administración General del Estado.

Disposición adicional séptima. *Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas.*

En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas en las vías públicas será responsable de los daños a personas o bienes el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales que irrumpan en aquéllas.

No obstante, será responsable de los daños a personas o bienes el titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno cuando el accidente de tráfico sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas antes de aquél.

También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produzca el accidente como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo, en su caso, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos.

Disposición adicional octava. *Documentación correspondiente a otras administraciones públicas.*

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y las administraciones públicas competentes podrán articular mecanismos de cooperación, mediante los oportunos convenios de colaboración, para la transmisión de los documentos que las citadas administraciones deban remitir a dicho organismo autónomo por imposición de una normativa ajena a esta ley.

Disposición adicional novena. *Baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.*

Se prohíbe dar de baja definitiva, por traslado a otro país, vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad y medioambientales que se establezcan reglamentariamente.

Disposición adicional décima. *Actividades industriales y seguridad vial.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley, las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad vial se regirán por lo previsto en la normativa sobre seguridad industrial.

Disposición adicional undécima. *Integración y coordinación de notificaciones a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) y de la Dirección Electrónica Vial (DEV).*

El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) podrá integrarse en el Tablón Edictal Único cuando razones justificadas de eficiencia en la prestación del servicio así lo aconsejen para los anuncios de notificaciones edictales de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico. Por estos mismos motivos, y cumpliendo las funciones que la ley recoge, la Dirección Electrónica Vial (DEV) podrá integrarse o coordinarse con la Dirección Electrónica Habilitada (DEH).

Disposición adicional duodécima. *Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.*

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.

El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales.

El acceso quedará limitado a quienes acrediten la condición de empleador, que estén dados de alta en el registro que se cree a estos efectos, y únicamente respecto de los datos

relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Disposición adicional decimotercera. *Protección de datos de carácter personal.*

El tratamiento de los datos de carácter personal resultado de la aplicación de esta Ley se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente en materia de protección de datos de carácter personal.

Disposición adicional decimocuarta. *Colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico.*

Cuando con ocasión de la tramitación por el Instituto Nacional de la Seguridad Social de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción, el órgano competente para la emisión del dictamen-propuesta proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de limitaciones orgánicas o funcionales que disminuyan o anulen la capacidad de conducción de vehículos a motor, lo pondrá en conocimiento de la Dirección Provincial para que dé aviso de la situación del trabajador al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, a efectos de la iniciación del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de alguna o de todas las clases del permiso o licencia de conducción del que sea titular dicho conductor profesional, por desaparición de los requisitos para su otorgamiento. En dicho aviso en ningún caso se harán constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.

Disposición adicional decimoquinta. *Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.*

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3 que dispongan de *interface* normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.

Disposición transitoria primera. *Matriculación definitiva de vehículos en España.*

Lo dispuesto en el artículo 68.2 en cuanto a la matriculación definitiva en España de vehículos no será efectivo hasta que se proceda a regular reglamentariamente aquellos aspectos que permitan su aplicación.

Disposición transitoria segunda. *Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV).*

Las administraciones locales practicarán las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV) antes del 25 de mayo de 2016, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos.

Disposición transitoria tercera. *Límites de velocidad para vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.*

Hasta que se modifique el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y se fijen los límites de velocidad para los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, estos vehículos tendrán los mismos límites de velocidad que se establecen en dicho Reglamento para las motocicletas de dos ruedas.

Disposición transitoria cuarta. *Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.*

La superación de cursos de conducción segura y eficiente no conllevará la recuperación o bonificación de dos puntos en los términos previstos en el artículo 63.5, hasta que entre en vigor la orden por la que se determine su contenido y requisitos de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII.

Disposición transitoria quinta. *Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.*

Hasta que no se establezcan reglamentariamente los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para conocer si sus conductores profesionales se encuentran legalmente habilitados para conducir podrán seguir consultando este dato conforme al procedimiento actual.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española.

Disposición final segunda. *Habilitaciones normativas.*

1. Se habilita al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta ley.

2. Asimismo se habilita específicamente al Gobierno:

a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

b) para modificar el anexo II.

c) para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones y circulación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil, a propuesta de los Ministros de Defensa y del Interior, y, en su caso, de los demás ministros competentes.

d) para revisar la normativa vigente que regula la señalización vial vertical al objeto de adaptar sus dimensiones mínimas a la intensidad actual del tráfico y al incremento en la edad media de los conductores.

e) para actualizar la cuantía de las sanciones de multa previstas en esta ley, atendiendo a los criterios establecidos en la normativa de desindexación.

f) para modificar la previsión temporal sobre la práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial contenida en la disposición transitoria segunda, atendiendo a la situación financiera y a las posibilidades reales de implementación por las administraciones locales de las medidas necesarias para la plena efectividad de este sistema de notificaciones.

g) para establecer el formato del permiso o licencia de conducción integrado en el documento nacional de identidad del conductor en el momento que técnicamente sea posible, así como el documento complementario que permita visualizar de manera tangible el saldo de puntos.

h) para regular las marchas cicloturistas.

i) para introducir en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, las modificaciones necesarias con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul.

j) para regular los términos del acceso de las empresas y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, dedicadas al transporte de personas o de mercancías al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico con el fin de que puedan conocer los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores.

k) para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación.

l) para regular los estatutos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, creado por la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, con la denominación que en el Real Decreto se establezca, con

objeto de su adecuación a la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Disposición final segunda bis. *Incremento de las plantillas del personal examinador de la Dirección General de Tráfico.*

Con el objeto de atender la demanda en el acceso al examen para la obtención del permiso de conducir, se realizarán las gestiones necesarias para lograr el incremento de la plantilla del personal examinador de la Dirección General de Tráfico, que deberá ser repartido territorialmente entre todos los centros.

Disposición final tercera. *Habilitaciones al Ministro del Interior.*

Se habilita al Ministro del Interior para determinar:

a) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial.
b) las condiciones para practicar la notificación en el TESTRA.
c) los términos en los que el titular o el arrendatario a largo plazo comunicarán al Registro de Vehículos la identidad del conductor habitual
d) los términos en los que el arrendatario a largo plazo comunicará al Registro de Vehículos la identidad del arrendatario.
e) los términos en que se comunicará al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico la información referente a las víctimas de accidentes de tráfico.
f) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.

ANEXO I

Conceptos básicos

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por:

1. Conductor. Persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.
2. Conductor habitual. Persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesarios, inscrito en el Registro de Conductores e Infractores y previo su consentimiento, se comunica por el titular del vehículo o, en su caso, por el arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo.
3. Conductor profesional. Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario.

Este concepto sólo será de aplicación en lo que se refiere al sistema del permiso de conducción por puntos.

4. Peatón. Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.

También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

5. Titular de vehículo. Persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente.

6. Vehículo. Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.

7. Ciclo. Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.

Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.

8. Bicicleta. Ciclo de dos ruedas.

9. Ciclomotor: Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.

b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

10. Tranvía. Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía.

11. Vehículo para personas de movilidad reducida. Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas.

12. Vehículo de motor. Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

13. Automóvil. Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.

14. Motocicleta. Tienen la condición de motocicleta los automóviles que se definen a continuación:

a) Motocicletas de dos ruedas. Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

b) Motocicletas con sidecar. Automóvil de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

15. Turismo. Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.

16. Autobús o autocar. Automóvil que tenga más de nueve plazas, incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

17. Autobús o autocar articulado. Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí.

La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.

18. Camión. Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor.

19. Vehículo mixto adaptable. Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

20. Remolque. Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.

21. Remolque ligero. Aquél cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación, se excluyen los agrícolas.

22. Semirremolque. Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.

23. Tractocamión. Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque.

24. Conjunto de vehículos. Tienen la condición de conjunto de vehículos:

a) Vehículo articulado. Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.

b) Tren de carretera. Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.

25. Vehículo especial (V.E.). Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.

26. Tractor de obras. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

27. Tractor de servicios. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

28. Tractor agrícola. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.

29. Motocultor. Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.

30. Tractocarro. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.

31. Máquina agrícola automotriz. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.

32. Portador. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

33. Máquina agrícola remolcada. Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo, que, además, no se consideran vehículos, así como también el resto de la maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa.

34. Remolque agrícola. Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluyen en esta definición a los semirremolques agrícolas.

35. Tara. Masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.

36. Masa en carga. La masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

37. Masa máxima autorizada (M.M.A.). La masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

38. Masa por eje. La que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

39. Grupo de ejes. Los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem, y tándem triaxial en caso de tres ejes.

40. Luz de carretera o de largo alcance. Luz utilizada para alumbrar una distancia larga de la vía por delante del vehículo.

41. Luz de cruce o de corto alcance. Luz utilizada para alumbrar la vía por delante del vehículo, sin deslumbrar ni molestar a los conductores que vengan en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía.

42. Luz de posición delantera. Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde delante.

43. Luz de posición trasera. Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.

44. Catadióptrico. Dispositivo utilizado para indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

No se considerarán catadióptricos:

– Las placas de matrícula retrorreflectantes.

– Las señales retrorreflectantes mencionadas en el ADR.

– Las demás placas y señales retrorreflectantes que deban llevarse para cumplir la reglamentación vigente sobre la utilización de determinadas categorías de vehículos o de determinados modos de funcionamiento.

45. Luz de marcha atrás. Luz utilizada para iluminar la vía por detrás del vehículo y para advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo va, o está a punto de ir, marcha atrás.

46. Luz indicadora de dirección. Luz utilizada para indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor quiere cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.

47. Luz de frenado. Luz utilizada para indicar, a los usuarios de la vía que circulan detrás del vehículo, que el conductor de éste está accionando el freno de servicio.

48. Luz de gálibo. Luz instalada lo más cerca posible del borde exterior más elevado del vehículo y destinada claramente a indicar la anchura total del vehículo. En determinados vehículos y remolques, esta luz sirve de complemento a las luces de posición delanteras y traseras del vehículo para señalar su volumen.

49. Señal de emergencia. El funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección del vehículo para advertir que el vehículo representa temporalmente un peligro para los demás usuarios de la vía.

50. Luz antiniebla delantera. Luz utilizada para mejorar el alumbrado de la carretera en caso de niebla, nevada, tormenta o nube de polvo.

51. Luz antiniebla trasera. Luz utilizada para hacer el vehículo más visible por detrás en caso de niebla densa.

52. Luz de alumbrado interior. Luz destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía.

53. Luz de estacionamiento. Luz utilizada para señalizar la presencia de un vehículo estacionado en zona edificada. En tales circunstancias sustituye a las luces de posición delanteras y traseras.

54. Plataforma. Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y los arcenes.

55. Calzada. Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

56. Carril. Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

57. Carril para vehículos con alta ocupación. Aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación.

58. Acera. Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

59. Zona peatonal. Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.

60. Refugio. Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.

61. Arcén. Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.

62. Intersección. Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.

63. Glorieta. Tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.

64. Paso a nivel. Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.

65. Carretera. Vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

66. Autopista. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automóviles y que tiene las siguientes características:

a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

67. Autovía. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características:

a) Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.

68. Vía para automóviles. Vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.

69. Carretera convencional. Carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.

70. Poblado. Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.

71. Travesía. Tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.

72. Vía interurbana. Vía pública situada fuera de poblado.

73. Vía urbana. Vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

74. Vía ciclista. Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

75. Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

77. Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

78. Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

79. Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

80. Detención. Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.

81. Parada. Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo.

82. Estacionamiento. Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o parada.

ANEXO II

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señala a continuación:

	Puntos
1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:	
Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l).	6
Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l).	4
2. Conducir con presencia de drogas en el organismo.	6
3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.	6
4. Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas.	6
5. Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.	6
6. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.	6
7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del tacógrafo o del limitador de velocidad.	6
8. Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce.	6
9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.	6
10. Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida.	4
11. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida.	4
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros.	6
13. No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.	4
14. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.	4
15. No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.	4
16. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello.	4
17. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce.	4
18. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías.	4
19. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente.	3
20. Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, o manteniendo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, o utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las previstas en el ordinal 8.	3
21. Conducir vehículos que lleven mecanismos de detección de radares o cinemómetros.	3

La detracción de puntos por exceso de velocidad se producirá de acuerdo con lo establecido en el anexo IV.

ANEXO III

Cursos de sensibilización y reeducación vial

La duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial serán los que se establezcan por orden del Ministro del Interior.

1. Objeto. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán por objeto concienciar a los conductores sobre su responsabilidad como infractores y las consecuencias derivadas de su comportamiento, en especial respecto a los accidentes de tráfico, así como reeducarlos en el respeto a los valores esenciales en el ámbito de la seguridad vial como

son el aprecio a la vida propia y ajena, y en el cumplimiento de las normas que regulan la circulación.

La realización de estos cursos tendrá como objetivo final modificar la actitud en la circulación vial de los conductores sancionados por la comisión de infracciones graves y muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos.

2. Clases de cursos. Se podrán realizar dos clases de cursos:

a) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos les permitirá recuperar hasta un máximo de seis puntos, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de quince horas.

b) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que pretendan obtener de nuevo el permiso o la licencia de conducción tras haber perdido la totalidad de los puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos será un requisito previo para que el titular de la autorización pueda obtenerla de nuevo, siempre que cumpla los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de treinta horas.

3. Contenido de los cursos. El contenido de los cursos de sensibilización y reeducación vial versará, principalmente, sobre aquellas materias relacionadas con los accidentes de tráfico, sus causas, consecuencias y los comportamientos adecuados para evitarlos.

4. Centros de reeducación vial. Los centros que vayan a gestionar estos cursos se contratarán de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos del sector público.

ANEXO IV

Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad

Infracción sobre exceso de velocidad captado por cinemómetro

Límite		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos
Exceso velocidad	Grave	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	131 150	100	–
		41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	151 170	300	2
		51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	171 180	400	4
		61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	181 190	500	6
	Muy grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6

En los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h, los excesos de velocidad se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del Anexo IV. El resto de los efectos administrativos y penales sólo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.

ANEXO V

Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles

1. Datos relativos al vehículo:

Número de matrícula.
Estado miembro de matriculación.

2. Datos relativos a la infracción:

Estado miembro de la infracción.

Fecha de la infracción.
Hora de la infracción.
Código del tipo de infracción que corresponda según el cuadro siguiente:

Código	Tipo de infracción
Código 1	Exceso de velocidad.
Código 2	Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.
Código 3	No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.
Código 4	No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».
Código 5	Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.
Código 10	Conducción con presencia de drogas en el organismo.
Código 11	No utilización del casco de protección.
Código 12	Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.
Código 51	Impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

ANEXO VI

Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles

1. Datos de los vehículos:

En todo caso, se facilitarán:

– Número de matrícula.
– Número de bastidor.
– Estado miembro de matriculación.
– Marca.
– Modelo.
– Código de categoría UE.
– Clase de emisiones EURO [este dato se facilitará únicamente con respecto a la infracción contemplada en el párrafo i) del artículo 98].

2. Datos de los titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo:

– Apellidos o denominación social.
– Nombre.
– Dirección.
– Fecha de nacimiento.
– Sexo.
– Personalidad jurídica, persona física o jurídica; particular, asociación, sociedad, etc.
– Número identificador: Número del documento nacional de identidad, número de identificación de extranjero, número de identificación fiscal de personas jurídicas y entidades sin personalidad jurídica.

ANEXO VII

Notificaciones

A. Notificación relativa a las infracciones cometidas en materia de seguridad vial.

[Portada]

……
[Nombre, dirección y teléfono del remitente]
……
[Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

[Relativa a una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida en]
……
[Nombre del Estado miembro en el que se cometió la infracción]

[Página 2]

El ……

[Fecha] [Nombre del organismo responsable]

detectó una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida con el vehículo con matrícula ……., marca …….., modelo ……..

[Opción n.° 1] (1) Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.
[Opción n.° 2] (1) El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

Los detalles pertinentes de la infracción se describen a continuación (página 3).
El importe de la sanción pecuniaria debida por esta infracción es de ……. EUR/ [moneda nacional].
El plazo de pago vence el ……
Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria.
La presente carta se tramitará con arreglo al Derecho nacional de ……
[Nombre del Estado miembro de la infracción].

(1) Táchese lo que no proceda.

[Página 3]

Datos pertinentes en relación con la infracción

a) Datos sobre el vehículo con el que se cometió la infracción:

Número de matrícula: ……
Estado miembro de matriculación: ……..
Marca y modelo: ……

b) Datos sobre la infracción:

Lugar, fecha y hora en que se cometió: ……
Carácter y calificación legal de la infracción: ……

Exceso de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de "stop", conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, conducción con presencia de drogas en el organismo, no utilización del casco de protección, circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido (1):

Descripción detallada de la infracción: ……
Referencia a las disposiciones legales pertinentes: ……
Descripción o referencia de las pruebas de la infracción: ……

c) Datos sobre el dispositivo utilizado para detectar la infracción (2):

Tipo de dispositivo utilizado para detectar el exceso de velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, la no detención ante un

semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de <>, la conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, la conducción con presencia de drogas en el organismo, la no utilización del casco de protección, la circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, la utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido (1):

Especificaciones del dispositivo: ……
Número de identificación del dispositivo: ……
Fecha de vencimiento de la última calibración: ……

d) Resultado de la aplicación del dispositivo:

[Ejemplo para el exceso de velocidad; se añadirán las demás infracciones]

Velocidad máxima: ……
Velocidad medida: ……
Velocidad medida corregida en función del margen de error, si procede: ……

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

[Página 4]

Formulario de respuesta

(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s): ……
Lugar y fecha de nacimiento: ……
Número del permiso de conducción expedido el (fecha) …… en (lugar) …
……
Dirección: ……

B. Cuestionario:

1. ¿Está registrado a su nombre el vehículo de marca …… y matrícula ……..? sí/no (1).
En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es: ……
[Apellido(s) y nombre, dirección]
2. ¿Reconoce haber cometido la infracción? sí/no (1)
3. Si no lo reconoce, explique por qué: ……

(1) Táchese lo que no proceda.

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente carta de información a la siguiente autoridad: ……..a la siguiente dirección: ……

Información

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de ……
……
[Nombre del Estado miembro de la infracción]
Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta.
Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente: ……
……

[Indicación por el Estado miembro de la infracción del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso.]

La presente carta de información en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

B. Notificaciones relativas a las infracciones por impago de peaje, tasa o precio público

[Página de cubierta]

…….

[Nombre, dirección y número de teléfono del remitente]

…….

[Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

Relativa a la infracción por impago de un peaje, tasa o precio público, registrado en …….....

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera]

[Página 2]

El …….

[Fecha y nombre del organismo responsable]

Detectó el impago del peaje, tasa o precio público de carretera con el vehículo con [fecha] número de matrícula …….. marca ……..... modelo ……

Fue detectado por …… [nombre del organismo responsable].

[Opción n.° 1] (1).

Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.° 2] (1).

El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión del impago del peaje, tasa o precio público de carretera.

Los detalles pertinentes del impago del peaje de carretera se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por el impago del peaje de carretera es de …….. EUR moneda nacional. (1)

El plazo de pago vence el ……

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria (1) / peaje de carretera (1).

La presente notificación se tramitará con arreglo al Derecho nacional de …….

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera]

[Página 3]

Datos pertinentes en relación con el impago del peaje de carretera

a) Datos relativos al vehículo con el que se produjo el impago del peaje de carretera:

Número de matrícula: ……

Estado miembro de matriculación: ……

Marca y modelo: ……

b) Datos relativos al impago del peaje de carretera:

Lugar, fecha y hora en que se produjo el impago del peaje de carretera:
Naturaleza y tipificación legal del impago del peaje de carretera:
Descripción detallada del impago del peaje de carretera:

……
……

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

……

Descripción o referencia de las pruebas relativas al impago del peaje de carretera:

……
……

c) Datos relativos al dispositivo utilizado para detectar el impago del peaje de carretera.

(2) [(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno]:

Especificaciones del dispositivo:
Número de identificación del dispositivo:
Fecha de vencimiento de la última calibración:

---

(1) Táchese si no procede.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

[Página 4]

Formulario de respuesta

(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s):
Fecha y lugar de nacimiento:
Número del permiso de conducción …….. expedido el (fecha) ……. en (lugar) ……
Dirección: ……

B. Cuestionario:

1. ¿El vehículo …….. marca ……., número de matrícula ……. ……. está registrado a su nombre? sí/no (1).
En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

……

[Apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce no haber pagado el peaje de carretera? sí/no (1).
3. Si no lo reconoce, explique por qué:

……
……

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente notificación a la siguiente autoridad o entidad: ……. a la siguiente dirección: ……

INFORMACIÓN

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de ……

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera]

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta o del justificante de pago (1).

---

(1) Táchese si no procede.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

……

[Indicación por el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad o entidad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso.]

La presente notificación, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

Exención de responsabilidad en materia de protección de datos

De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, tiene derecho a solicitar el acceso a sus datos personales, y su rectificación o supresión, o la limitación de su tratamiento, o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos. También tiene derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, (dirección de la autoridad de control correspondiente).

ANEXO VIII

Cursos de conducción segura y eficiente

1. Objeto. Los cursos de conducción segura y eficiente tendrán como objeto formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo.

2. Clases. Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos y de entorno: conducción segura y eficiente en carretera o en zona urbana.

3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica y contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal como conductores de vehículos más vulnerables.

4. Igualmente se establecerán los mecanismos de certificación y control que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.

Información relacionada

- Téngase en cuenta la Sentencia del TC 112/2018, de 17 de octubre, que declara que la disposición adicional novena del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, (actual disposición adicional séptima del presente Real Decreto Legislativo 6/2015, que mantiene la misma redacción) no es inconstitucional interpretado en los términos del fundamento jurídico 6. Ref. BOE-A-2018-15848

§ 2

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 306, de 23 de diciembre de 2003
Última modificación: 21 de diciembre de 2021
Referencia: BOE-A-2003-23514

Téngase en cuenta que las referencias normativas efectuadas al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, según establece su disposición adicional primera. Ref. BOE-A-2015-11722

La disposición final segunda de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece que el Gobierno, en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de dicha reforma, procederá a modificar el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, para adecuarlo a las modificaciones contenidas en dicha reforma. Este real decreto trasciende dicho mandato legislativo, pues aparte de su cumplimiento, la magnitud de las reformas que precisa el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, aconseja la promulgación de uno nuevo, en el que además se refundan las modificaciones anteriores efectuadas por el Real Decreto 116/1998, de 30 de enero, que adaptó el Reglamento General de Circulación a la Ley 5/1997, de 24 de marzo, también de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como, asimismo, el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio, y el Real Decreto 2282/98, de 23 de octubre, que modificó el Reglamento General de Circulación en materia de alcoholemia.

Al hilo de la adaptación del nuevo texto a la Ley 19/2001, no sólo se introducen normas en materia de ciclismo y se contemplan nuevas infracciones o se varía la calificación de otras, como es el caso del uso de dispositivos de telefonía móvil o la circulación en sentido contrario, respectivamente, sino que también se modernizan otros preceptos en armonía con una nueva concepción de la gestión del tráfico que dispone de medios técnicos de regulación de la circulación que la norma ha de hacer plenamente operativos.

En materia de ciclismo debe señalarse que la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, efectuó una importante reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que, a su vez, ha resultado afectada por la Ley 19/2001, a cuya promulgación ha habido que esperar para efectuar un extenso desarrollo reglamentario, que ahora lleva a cabo.

Ello ha llevado también a revisar y actualizar todo el sistema de señalización, adaptándolo a los avances en los criterios de utilización generalizados en los países de nuestro entorno, mejorando la concordancia entre la normativa de tráfico y la de carreteras a este respecto.

En el anexo I se representan gráficamente las señales.

En el anexo II se regulan las pruebas deportivas, las marchas ciclistas y otros eventos, hasta ahora reguladas por el artículo 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación, preceptos que es preciso derogar reordenando las pruebas deportivas en torno al artículo 55 del Reglamento General de Circulación, que trata de las carreras, concursos, certámenes u otras pruebas deportivas.

Destaca la competencia de las comunidades autónomas para autorizar la celebración de pruebas deportivas por vías interurbanas de su ámbito territorial, habida cuenta que tienen asumida y traspasada la competencia en materia de espectáculos públicos en general, carácter del que participan las pruebas deportivas, cuya singularidad e incidencia en la seguridad vial se salvaguarda a través de un informe vinculante, que emiten con carácter previo a la autorización las Administraciones públicas encargadas de la vigilancia y regulación del tráfico.

El anexo III trata de las normas y condiciones especiales de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, lo que constituía una laguna existente en nuestro derecho de la circulación que era urgente regular, dada la magnitud de los accidentes que pueden sobrevenir cuando se hallan implicados en aquéllos este tipo de vehículos.

También se regula en este anexo el régimen específico de circulación de convoyes y transportes de las Fuerzas Armadas que, por otra parte, en muchos aspectos y bajo determinados supuestos, está sometido a acuerdos internacionales, por lo que se hace necesario establecer una regulación específica. Esto es posible al amparo de lo que determinan el apartado 2 de la disposición final del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y la disposición final segunda del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Por otro lado, la pertenencia de nuestro país a organizaciones supranacionales que aseguran una defensa común ha impulsado la cooperación en esta materia con otros países de nuestro entorno, de modo que con cierta frecuencia vehículos militares de otras naciones circulan por las carreteras españolas, especialmente con motivo de maniobras y de ejercicios que incluyen transporte de material militar.

Por último, en la disposición final primera se hace uso de la facultad otorgada al Gobierno por la disposición final del texto articulado de la Ley sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial para modificar conceptos básicos de circulación y añadir definiciones a los contenidos en el anexo de dicho texto articulado y que son complementos indispensables para la aplicación del nuevo Reglamento de Circulación que se aprueba.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Fomento y de Ciencia y Tecnología, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de noviembre de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo único. *Aprobación del Reglamento General de Circulación.*

Se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como el artículo 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del anexo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.*

El anexo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se modifica de la siguiente forma:

Uno. Queda suprimido el concepto básico «vía rápida» contenido en el apartado 63 del anexo. Los conceptos básicos numerados a partir del apartado 64 pasan a ocupar un número menos, de tal forma que el apartado 64 se convierta en 63, el 65 en 64 y así hasta el último de ellos.

Dos. Se modifican las definiciones de los siguientes conceptos básicos: «autovía», contenido en el apartado 62; «carretera convencional», contenido en el apartado 64, y «travesía», contenido en el apartado 66, que quedan redactados en los siguientes términos:

> «62. Autovía. Autovía es la carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características:
>
> a) Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.
>
> b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
>
> c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.»
>
> «64. Carretera convencional. Es toda carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.»
>
> «66. Travesía. A los efectos de esta disposición normativa, es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.»

Tres. Se introducen las nuevas definiciones de los siguientes conceptos básicos: «vía para automóviles», que figurará como el concepto básico número 75; «vía interurbana», que figurará como el concepto básico número 76; «vía urbana», que figurará como el concepto básico número 77; «carretera», que figurará como el concepto básico número 78; «glorieta», que figurará como el concepto básico número 79, y «carril para vehículos con alta ocupación», que figurará como el concepto básico número 80. Dichos conceptos básicos tendrán la siguiente redacción:

> «75. Vía para automóviles. Toda vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.
>
> 76. Vía interurbana. Es toda vía pública situada fuera de poblado.
>
> 77. Vía urbana. Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

78. Carretera. A los efectos de esta disposición normativa, es toda vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

79. Glorieta. Se entiende por glorieta un tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.

80. Carril para vehículos con alta ocupación. Es aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación.»

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo.*

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

Disposición final tercera. *Vehículos de las Fuerzas Armadas.*

Se faculta a los Ministros de Defensa y del Interior y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones y circulación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas.

Disposición final cuarta. *Estupefacientes y sustancias psicotrópicas.*

Se faculta a los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicotrópicas que puedan influir negativamente en el conductor de vehículos a motor.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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

REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN

TÍTULO PRELIMINAR

Ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

1. Los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los de este reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

2. En concreto, tales preceptos serán aplicables:

a) A los titulares de las vías públicas o privadas, comprendidas en el párrafo c), y a sus usuarios, ya lo sean en concepto de titulares, propietarios, conductores u ocupantes de vehículos o en concepto de peatones, y tanto si circulan individualmente como en grupo.

Asimismo, son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas que, sin estar comprendidas en el inciso anterior, resulten afectadas por dichos preceptos.

b) A los animales sueltos o en rebaño y a los vehículos de cualquier clase que, estáticos o en movimiento, se encuentren incorporados al tráfico en las vías comprendidas en el primer inciso del párrafo c).

c) A las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

3. El desplazamiento ocasional de vehículos por terrenos o zonas de uso común no aptos para la circulación, por tratarse de lugares no destinados al tráfico, quedará sometido a las normas contenidas en el título I y en el capítulo X del título II de este reglamento, en cuanto sean aplicables, y a lo dispuesto en la regulación vigente sobre conductores y vehículos, respecto del régimen de autorización administrativa previa, previsto en el título IV del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible.

4. En defecto de otras normas, los titulares de vías o terrenos privados no abiertos al uso público, situados en urbanizaciones, hoteles, clubes y otros lugares de recreo, podrán regular, dentro de sus respectivas vías o recintos, la circulación exclusiva de los propios titulares o sus clientes cuando constituyan una colectividad indeterminada de personas, siempre que lo hagan de manera que no desvirtúen las normas de este reglamento, ni induzcan a confusión con ellas.

TÍTULO I

Normas generales de comportamiento en la circulación

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 2. *Usuarios.*

Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes (artículo 9.1 del texto articulado).

Artículo 3. *Conductores.*

1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (artículo 9.2 del texto articulado).

2. Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.a) y 5.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, respectivamente

Artículo 4. *Actividades que afectan a la seguridad de la circulación.*

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías o terrenos objeto de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial necesitará la autorización previa de su titular y se regirán por lo dispuesto en la legislación de carreteras y en sus reglamentos de desarrollo, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras en razón de las circunstancias o características especiales de tráfico, que podrán llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (artículo 10.1 del texto articulado).

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar (artículo 10.2 del texto articulado).

3. No se instalará en vías o terrenos objeto del ámbito de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ningún aparato, instalación o construcción, ni se realizarán actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación.

Artículo 5. *Señalización de obstáculos y peligros.*

1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación (artículo 10.3 del texto articulado).

2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.

3. Para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de éste deberá señalizarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 130.3, 140 y 173.

4. Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de asistencia mecánica, sanitaria o cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, acordarán la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea imprescindible y garantizará la ausencia de personas ajenas a las labores propias de la asistencia; además, será la encargada de señalar en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio de las personas.

5. La actuación de los equipos de los servicios de urgencia, así como la de los de asistencia mecánica y de conservación de carreteras, deberá procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el mínimo posible de la calzada y siguiendo en todo momento las instrucciones que imparta el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes. El comportamiento de los conductores y usuarios en caso de emergencia se ajustará a lo establecido en los artículos 69, 129 y 130 y, en particular, el de los conductores de los vehículos de servicio de urgencia, a lo dispuesto en los artículos 67, 68, 111 y 112.

6. La detención, parada o estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios citados deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación.

7. Los supuestos de parada o estacionamiento en lugares distintos de los fijados por los agentes de la autoridad responsable del tráfico tendrán la consideración de infracción grave

de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.d) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 6. *Prevención de incendios.*

1. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial (artículo 10.4 del texto articulado).

2. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.b) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 7. *Emisión de perturbaciones y contaminantes.*

1. Los vehículos no podrán circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial si emiten perturbaciones electromagnéticas, con niveles de emisión de ruido superiores a los límites establecidos por las normas específicamente reguladoras de la materia, así como tampoco podrán emitir gases o humos en valores superiores a los límites establecidos ni en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia no autorizada, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en el anexo I del Reglamento General de Vehículos.

Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

2. Tanto en las vías públicas urbanas como en las interurbanas se prohíbe la circulación de vehículos a motor y ciclomotores con el llamado escape libre, sin el preceptivo dispositivo silenciador de las explosiones.

Se prohíbe, asimismo, la circulación de los vehículos mencionados cuando los gases expulsados por los motores, en lugar de atravesar un silenciador eficaz, salgan desde el motor a través de uno incompleto, inadecuado, deteriorado o a través de tubos resonadores, y la de los de motor de combustión interna que circulen sin hallarse dotados de un dispositivo que evite la proyección descendente al exterior de combustible no quemado, o lancen humos que puedan dificultar la visibilidad a los conductores de otros vehículos o resulten nocivos.

Los agentes de la autoridad podrán inmovilizar el vehículo en el caso de que supere los niveles de gases, humos y ruidos permitidos reglamentariamente, según el tipo de vehículo, conforme al artículo 70.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. Queda prohibida la emisión de los contaminantes a que se refiere el apartado 1 producida por vehículos a motor por encima de las limitaciones previstas en las normas reguladoras de los vehículos.

4. Igualmente, queda prohibida dicha emisión por otros focos emisores de contaminantes distintos de los producidos por vehículos a motor, cualquiera que fuese su naturaleza, por encima de los niveles que el Gobierno establezca con carácter general.

Quedan prohibidos, en concreto, los vertederos de basuras y residuos dentro de la zona de afección de las carreteras, en todo caso, y fuera de ella cuando exista peligro de que el humo producido por la incineración de las basuras o incendios ocasionales pueda alcanzar la carretera.

CAPÍTULO II

De la carga de vehículos y del transporte de personas y mercancías o cosas

Artículo 8. *Carga de vehículos y transporte de personas y mercancías o cosas.*

Se prohíbe cargar los vehículos o transportar en ellos personas, mercancías o cosas de forma distinta a la que se determina en este capítulo.

Sección 1.ª Transporte de personas

Artículo 9. *Del transporte de personas.*

1. El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga autorizadas, que, en los de servicio público y en los autobuses, deberá estar señalado en placas colocadas en su interior, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, la masa máxima autorizada para el vehículo.

2. A efectos de cómputo del número de personas transportadas en los vehículos autorizados para transporte escolar y de menores, se estará a lo establecido en la normativa específica sobre la materia.

3. Las infracciones a este precepto en cuanto impliquen una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor, con excepción de los autobuses de líneas urbanas e interurbanas, tendrán la consideración de muy graves, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 65.5. e) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y se procederá a la inmovilización del vehículo por los agentes de la autoridad, que lo mantendrán inmovilizado mientras subsista la causa de la infracción.

Artículo 10. *Emplazamiento y acondicionamiento de las personas.*

1. Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en los vehículos de transporte de mercancías o cosas podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga, en las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia.

3. Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

Dicha protección se ajustará a lo previsto en la legislación reguladora de los vehículos.

4. El hecho de no llevar instalada la protección a que se refiere el apartado anterior será sancionado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 11. *Transporte colectivo de personas.*

1. El conductor deberá efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, y se abstendrá de realizar acto alguno que le pueda distraer durante la marcha; el conductor y, en su caso, el encargado, tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas, velarán por la seguridad de los viajeros.

2. En los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas se prohíbe a los viajeros:

a) Distraer al conductor durante la marcha del vehículo.

b) Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.

c) Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.

d) Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.

e) Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúan de esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los invidentes acompañados de perros, especialmente adiestrados como lazarillos.

f) Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia.

g) Desatender las instrucciones que, sobre el servicio, den el conductor o el encargado del vehículo.

El conductor y, en su caso, el encargado de los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas deben prohibir la entrada y ordenar su salida a los viajeros que incumplan los preceptos establecidos en este apartado.

Artículo 12. *Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas.*

1. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.

2. En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:

a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.

En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.

3. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior (artículo 11.4 del texto articulado).

4. Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.
c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.

Sección 2.ª Transporte de mercancías o cosas

Artículo 13. *Dimensiones del vehículo y su carga.*

1. En ningún caso, la longitud, anchura y altura de los vehículos y su carga excederá de la señalada en las normas reguladoras de los vehículos o para la vía por la que circulen.

2. El transporte de cargas indivisibles que, inevitablemente, rebasen los límites señalados en el apartado anterior deberá realizarse mediante autorizaciones complementarias de circulación, que se regulan en el Reglamento General de Vehículos, conforme a las normas y condiciones de circulación que se establecen en el anexo III del presente reglamento.

3. Las infracciones a las normas de este precepto serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 14. *Disposición de la carga.*

1. La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan:

a) Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa.
b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
c) Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores.

2. El transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente.

3. El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su acondicionamiento o estiba, se atendrá, además, a las normas específicas que regulan la materia.

Artículo 15. *Dimensiones de la carga.*

1. La carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo en los casos y condiciones previstos en los apartados siguientes. En los de tracción animal, se entiende por proyección la del vehículo propiamente dicho prolongada hacia adelante, con su misma anchura, sin sobrepasar la cabeza del animal de tiro más próximo a aquél.

2. En los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, tratándose de cargas indivisibles y siempre que se cumplan las condiciones establecidas para su estiba y acondicionamiento, podrán sobresalir:

a) En el caso de vigas, postes, tubos u otras cargas de longitud indivisible:

1.º En vehículos de longitud superior a cinco metros, dos metros por la parte anterior y tres metros por la posterior.

2.º En vehículos de longitud igual o inferior a cinco metros, el tercio de la longitud del vehículo por cada extremo anterior y posterior.

b) En el caso de que la dimensión menor de la carga indivisible sea superior al ancho del vehículo, podrá sobresalir hasta 0,40 metros por cada lateral, siempre que el ancho total no sea superior a 2,55 metros.

3. En el resto de los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 por ciento de su longitud, y si fuera indivisible, un 15 por ciento.

4. En los vehículos de anchura inferior a un metro la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal. No podrá sobresalir por la extremidad anterior, ni más de 0,25 metros por la posterior.

5. Cuando la carga sobresalga de la proyección en planta del vehículo, siempre dentro de los límites de los apartados anteriores, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública, y deberá ir resguardada en la extremidad saliente para aminorar los efectos de un roce o choque posibles.

6. En todo caso, la carga que sobresalga por detrás de los vehículos a que se refieren los apartados 2 y 3 deberá ser señalizada por medio de la señal V-20 a que se refiere el artículo 173 y cuyas características se establecen en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos. Esta señal se deberá colocar en el extremo posterior de la carga de manera que quede constantemente perpendicular al eje del vehículo. Cuando la carga sobresalga longitudinalmente por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, se colocarán transversalmente dos paneles de señalización, cada uno en un extremo de la carga o de la anchura del material que sobresalga. Ambos paneles deberán colocarse de tal manera que formen una geometría de «v» invertida.

Cuando el vehículo circule entre la puesta y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, la carga deberá ir señalizada, además, con una luz roja. Cuando la carga sobresalga por delante, la señalización deberá hacerse por medio de una luz blanca.

7. Las cargas que sobresalgan lateralmente del gálibo del vehículo, de tal manera que su extremidad lateral se encuentre a más de 0,40 metros del borde exterior de la luz delantera o trasera de posición del vehículo, deberán estar entre la puesta y la salida del sol, así como cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, respectivamente, señalizadas, en cada una de sus extremidades laterales, hacia adelante, por medio de una luz blanca y un dispositivo reflectante de color blanco, y hacia atrás, por medio de una luz roja y de un dispositivo reflectante de color rojo.

8. En el caso de circulación de vehículos en régimen de transporte especial, se estará a lo dispuesto en su autorización.

Artículo 16. *Operaciones de carga y descarga.*

Las operaciones de carga o descarga deberán llevarse a cabo fuera de la vía.

Excepcionalmente, cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, deberán realizarse sin ocasionar peligros ni perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios y teniendo en cuenta las normas siguientes:

a) Se respetarán las disposiciones sobre paradas y estacionamientos, y, además, en poblado, las que dicten las autoridades municipales sobre horas y lugares adecuados.

b) Se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo al borde de la calzada.

c) Se llevarán a cabo con medios suficientes para conseguir la máxima celeridad, y procurando evitar ruidos y molestias innecesarias. Queda prohibido depositar la mercancía en la calzada, arcén y zonas peatonales.

d) Las operaciones de carga y descarga de mercancías molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su manejo o estiba, se regirán, además, por las disposiciones específicas que regulan la materia.

CAPÍTULO III

Normas generales de los conductores

Artículo 17. *Control del vehículo o de animales.*

1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales.

Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas (artículo 11.1 del texto articulado).

2. A los conductores de caballerías, ganados y vehículos de carga de tracción animal les está prohibido llevarlos corriendo por la vía en las inmediaciones de otros de la misma especie o de las personas que van a pie, así como abandonar su conducción, dejándoles marchar libremente por el camino o detenerse en él.

Artículo 18. *Otras obligaciones del conductor.*

1. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos (artículo 11.2 del texto articulado).

Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS.

2. Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (artículo 11.3, párrafo segundo, del texto articulado).

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas (artículo 11.3, párrafo tercero, del texto articulado).

3. Se prohíbe que en los vehículos se instalen mecanismos o sistemas, se lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que se emitan o hagan señales con dicha finalidad, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.

4. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 65.4.f) y g) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 19. *Visibilidad en el vehículo.*

1. La superficie acristalada del vehículo deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, sin interferencias de láminas o adhesivos.

Únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias.

No obstante, la utilización de láminas adhesivas en los vehículos se permitirá en las condiciones establecidas en la reglamentación de vehículos.

La colocación de los distintivos previstos en la legislación de transportes o en otras disposiciones deberá realizarse de forma que no impidan la correcta visión del conductor.

2. Queda prohibida, en todo caso, la colocación de vidrios tintados o coloreados no homologados.

3. Las infracciones a las normas de este precepto serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO IV

Normas sobre bebidas alcohólicas

Artículo 20. *Tasas de alcohol en sangre y aire espirado.*

No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.

Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.

Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

Artículo 21. *Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas.*

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (artículo 12.2, párrafo primero, del texto articulado).

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.

b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.

d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Artículo 22. *Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado.*

1. Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

2. Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar.

Artículo 23. *Práctica de las pruebas.*

1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aún sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26.

El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

Artículo 24. *Diligencias del agente de la autoridad.*

Si el resultado de la segunda prueba practicada por el agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, fuera positivo, o cuando el que condujese un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, el agente de la autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, deberá:

a) Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.

b) Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, y acreditar en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el centro sanitario al que fue trasladado el interesado.

c) Conducir al sometido a examen, o al que se negase a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al juzgado correspondiente a los efectos que procedan.

Artículo 25. *Inmovilización del vehículo.*

1. En el supuesto de que el resultado de las pruebas y de los análisis, en su caso, fuera positivo, el agente podrá proceder, además, a la inmediata inmovilización del vehículo, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, a no ser que pueda hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada, y proveerá cuanto fuese necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.

2. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección alcohólica (artículo 70, in fine, del texto articulado).

3. Salvo en los casos en que la autoridad judicial hubiera ordenado su depósito o intervención, en los cuales se estará a lo dispuesto por dicha autoridad, la inmovilización del vehículo se dejará sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la autoridad y cuya actuación haya sido requerida por el interesado.

4. Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Artículo 26. *Obligaciones del personal sanitario.*

1. El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes (artículo 12.2, párrafo tercero, del texto articulado).

Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado.

2. Las infracciones a las distintas normas de este capítulo, relativas a la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas o a la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.

CAPÍTULO V

Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

Artículo 27. *Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.*

1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias

análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) del texto articulado.

Artículo 28. *Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.*

1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su realización, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

a) Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25.

c) El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en este reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.

d) La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

2. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.

TÍTULO II

De la circulación de vehículos

CAPÍTULO I

Lugar en la vía

Sección 1.ª Sentido de la circulación

Artículo 29. *Norma general.*

1. Como norma general, y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los vehículos circularán en todas las vías objeto de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad (artículo 13 del texto articulado).

Aun cuando no exista señalización expresa que los delimite, en los cambios de rasante y curvas de reducida visibilidad, todo conductor, salvo en los supuestos de rebasamiento

previstos en el artículo 88, debe dejar completamente libre la mitad de la calzada que corresponda a los que puedan circular en sentido contrario.

2. Los supuestos de circulación por la izquierda, en sentido contrario al estipulado en una vía de doble sentido de la circulación, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Sección 2.ª Utilización de los carriles

Artículo 30. *Utilización de los carriles en calzadas con doble sentido de circulación.*

1. El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. Además, deberá atenerse a las reglas siguientes:

a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha.

b) En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su derecha y, en ningún caso, por el situado más a su izquierda.

En dichas calzadas, el carril central tan sólo se utilizará para efectuar los adelantamientos precisos y para cambiar de dirección hacia la izquierda.

2. Los supuestos de circulación por la izquierda, en sentido contrario al estipulado, tendrán la consideración de infracciones muy graves conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 31. *Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con más de un carril para el mismo sentido de marcha.*

El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. Además, fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

Artículo 32. *Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con tres o más carriles para el mismo sentido de marcha.*

Cuando una de dichas calzadas tenga tres o más carriles en el sentido de su marcha, los conductores de camiones o furgones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud circularán normalmente por el situado más a su derecha, y podrán utilizar el inmediato con igual condición y en las mismas circunstancias citadas en el artículo 31.

Artículo 33. *Utilización de los carriles, en poblado, en calzadas con más de un carril reservado para el mismo sentido de marcha.*

Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, excepto si se trata de autopistas o autovías, el conductor de un automóvil o de un vehículo especial podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, siempre que no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos, y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

Artículo 34. *Cómputo de carriles.*

Para el cómputo de carriles, a efectos de lo dispuesto en los artículos anteriores, no se tendrán en cuenta los reservados a determinados vehículos o a ciertas maniobras de acuerdo con lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 35. *Utilización de los carriles en función de la velocidad señalizada y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras.*

1. La utilización de los carriles en función de la velocidad y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras se ajustará a lo que indiquen las señales correspondientes reguladas en este reglamento.

2. Se entenderá por vehículos con alta ocupación aquellos automóviles destinados exclusivamente al transporte de personas, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos, que estén ocupados por el número de personas que para cada tramo de la red viaria se fije de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo d) de este apartado. La utilización de los carriles para vehículos con alta ocupación (VAO) se atendrá a lo siguiente:

a) La utilización del carril habilitado para VAO queda limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables, y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como a peatones, ciclos, ciclomotores, vehículos de tracción animal y animales.

Los carriles para VAO podrán ser utilizados por los vehículos autorizados de acuerdo con el párrafo anterior, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, si el vehículo ostenta la señal V-15, y por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y autobuses articulados, con independencia de su número de ocupantes, en las mismas condiciones de circulación establecidas para los VAO, de forma simultánea si así se indica en la relación de tramos a que se refiere el párrafo d).

b) La habilitación o reserva de uno o varios carriles para la circulación de VAO podrá ser permanente o temporal, con horario fijo o en función del estado de la circulación, según lo establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, quien, en circunstancias no habituales y por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, podrá permitir, recomendar u ordenar a otros vehículos la utilización del carril reservado para aquellos, todo ello sin perjuicio de las competencias de los organismos titulares de las carreteras y, en su caso, de las sociedades concesionarias de aquéllas.

c) Los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía, podrán utilizar los carriles reservados.

d) El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, previo informe vinculante del organismo titular de la carretera, determinará los tramos de la red viaria en los que funcionarán carriles reservados para VAO, fijará las condiciones de utilización y publicará, en la forma prevista en el artículo 39.4, la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles.

3. Las infracciones a las normas establecidas en el apartado 2 relativas a la circulación en sentido contrario al establecido tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Sección 3.ª Arcenes

Artículo 36. *Conductores obligados a su utilización.*

1. Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada. Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

Excepcionalmente, cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores podrán circular en columna de a dos por éste, sin invadir la calzada en ningún caso.

3. El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el apartado 1, excepto las bicicletas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

4. Por lo que respecta a los vehículos históricos se estará a lo dispuesto en su reglamento específico.

5. Las infracciones a lo dispuesto en el apartado 3 tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Sección 4.ª Supuestos especiales del sentido de circulación y de la utilización de calzadas, carriles y arcenes

Artículo 37. *Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.*

1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general, bien para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto (artículo 16.1 del texto articulado).

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar su fluidez, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados (artículo 16.2 del texto articulado).

3. El cierre a la circulación de una vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo se realizará con carácter excepcional y deberá ser expresamente autorizado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, salvo que esté motivada por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta; en tal caso la autorización corresponderá al titular de la vía, y deberá contemplarse, siempre que sea posible, la habilitación de un itinerario alternativo y su señalización. El cierre y la apertura al tráfico habrá de ser ejecutado, en todo caso, por los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico o del personal dependiente del organismo titular de la vía responsable de la explotación de ésta. Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar el cierre a la circulación de una carretera se comunicarán los cierres que hayan acordado.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, así como los organismos titulares de las vías, podrán imponer restricciones o limitaciones a la circulación por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico, a petición del titular de la vía o de otras entidades, como las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, y quedará obligado el peticionario a la señalización del correspondiente itinerario alternativo fijado por la autoridad de tráfico, en todo su recorrido.

5. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de falta muy grave conforme a lo establecido en el artículo 65.5.f) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La circulación sin la correspondiente autorización por vías sujetas a restricciones o limitaciones impuestas por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico será sancionada con arreglo a lo establecido en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 38. *Circulación en autopistas, autovías y otras vías.*

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida (artículo 18.1 del texto articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

2. Todo conductor que, por razones de emergencia, se vea obligado a circular con su vehículo por una autopista o autovía a velocidad anormalmente reducida, regulada en el artículo 49.1, deberá abandonarla por la primera salida.

3. Los vehículos especiales o en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones establecidas en el Reglamento General de Vehículos podrán circular, excepcionalmente, por autopistas y autovías cuando así se indique en la autorización complementaria de la que deben ir provistos, y los que no excedan de dichas masas o dimensiones, cuando, con arreglo a sus características, puedan desarrollar una velocidad superior a 60 km/h en llano y cumplan las condiciones que se señalan en el anexo III de este reglamento.

4. Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.

Artículo 39. *Limitaciones a la circulación.*

1. Con sujeción a lo dispuesto en los apartados siguientes, se podrán establecer limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez de la circulación.

2. En determinados itinerarios, o en partes o tramos de ellos comprendidos dentro de las vías públicas interurbanas, así como en tramos urbanos, incluso travesías, se podrán establecer restricciones temporales o permanentes a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales, así como a vehículos en general que no alcancen o no les esté permitido alcanzar la velocidad mínima que pudiera fijarse, cuando, por razón de festividades, vacaciones estacionales o desplazamientos masivos de vehículos, se prevean elevadas intensidades de tráfico, o cuando las condiciones en que ordinariamente se desarrolle aquél lo hagan necesario o conveniente.

Asimismo por razones de seguridad podrán establecerse restricciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos en los que su propia peligrosidad o la de su carga aconsejen su alejamiento de núcleos urbanos, de zonas ambientalmente sensibles o de tramos singulares como puentes o túneles, o su tránsito fuera de horas de gran intensidad de circulación.

3. Corresponde establecer las aludidas restricciones al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad de tráfico de la comunidad autónoma que tenga transferida la ejecución de la referida competencia.

4. Las restricciones serán publicadas, en todo caso, con una antelación mínima de ocho días hábiles en el «Boletín Oficial del Estado» y, facultativamente, en los diarios oficiales de las comunidades autónomas citadas en el apartado anterior.

En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, serán los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

5. En caso de reconocida urgencia podrán concederse autorizaciones especiales para la circulación de vehículos dentro de los itinerarios y plazos objeto de las restricciones impuestas conforme a lo establecido en los apartados anteriores, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos objeto de restricción.

En estas autorizaciones especiales se hará constar la matrícula y características principales del vehículo a que se refieran, mercancía transportada, vías a las que afecta y las condiciones a que en cada caso deben sujetarse.

6. Corresponde otorgar las autorizaciones a que se refiere el apartado anterior a la autoridad que estableció las restricciones.

7. Las restricciones a la circulación reguladas en este artículo son independientes y no excluyen las que establezcan otras autoridades con arreglo a sus específicas competencias.

8. Los supuestos de circulación en vías restringidas sin la autorización contemplada en el apartado 5 tendrán la consideración de infracción, que se sancionará conforme prevé el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 40. *Carriles reversibles.*

1. En las calzadas con doble sentido de la circulación, cuando las marcas dobles discontinuas delimiten un carril por ambos lados, indican que éste es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar regulada en uno o en otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios. Los conductores que circulen por dicho carril deberán llevar encendida, al menos, la luz de corto alcance o de cruce en sus vehículos tanto de día como de noche, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 41. *Carriles de utilización en sentido contrario al habitual.*

1. Cuando las calzadas dispongan de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar, por razones de fluidez de la circulación, carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, debidamente señalizados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 144.

La utilización de los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual queda limitada a las motocicletas y turismos, y está prohibida, por lo tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque. Los usuarios de este tipo de carriles circularán siempre, al menos, con la luz de corto alcance o de cruce encendida, tanto de día como de noche, a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, y no podrán desplazarse lateralmente invadiendo el carril o carriles destinados al sentido normal de la circulación, ni siquiera para adelantar.

Los conductores de los vehículos que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación, contiguos al habilitado para circulación en sentido contrario al habitual, tampoco podrán desplazarse lateralmente invadiendo los habilitados para ser utilizados en sentido contrario al habitual; llevarán encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche; y, además, si disponen de un solo carril en su sentido de circulación, lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, y si disponen de más de un carril en su sentido de circulación, lo harán a las velocidades que se establecen en los artículos 48.1.a).1.ª y 2.a, 49 y 50. Dichos usuarios y conductores pondrán especial cuidado en evitar alterar los elementos de balizamiento permanentes o móviles.

La autoridad titular de la carretera también podrá habilitar carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, de acuerdo con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, con la autoridad autonómica responsable del tráfico, cuando la realización de trabajos en la calzada lo haga necesario, y, en este caso, podrán circular por dichos carriles todos los tipos de vehículos que estén autorizados a circular por la vía en

obra, salvo prohibición expresa, en las mismas condiciones establecidas en los párrafos anteriores.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado o con vulneración de los límites de velocidad tendrán la consideración de infracciones muy graves, en el primer caso, y de infracciones graves o muy graves, según corresponda, por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.5.f), 65.4.c) y 65.5.e), respectivamente, todos ellos del texto articulado.

Artículo 42. *Carriles adicionales circunstanciales de circulación.*

1. En las calzadas con doble sentido de la circulación y arcenes, cuando la anchura de la plataforma lo permita, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar un carril adicional de circulación en uno de los sentidos de la marcha, mediante la utilización de elementos provisionales de señalización y balizamiento, que modifiquen la zona de rodadura de los vehículos en el centro de la calzada.

La habilitación de este carril adicional circunstancial de circulación supone, mediante la utilización de ambos arcenes, disponer de dos carriles en un sentido de circulación y de uno en el otro. En cualquier caso, esta circunstancia estará debidamente señalizada. Los vehículos que circulen por los arcenes y por dicho carril adicional lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, deberán utilizar al menos el alumbrado de corto alcance o de cruce tanto de día como de noche y deberán observarse, en cuanto sean aplicables, las normas contenidas en el artículo anterior.

2. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado o con vulneración de los límites de velocidad tendrán la consideración de infracciones muy graves, en el primer caso, y de infracciones graves o muy graves, según corresponda, por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.5.f), 65.4.c) y 65.5.e), respectivamente, todos ellos del texto articulado.

Sección 5.ª Refugios, isletas o dispositivos de guía o análogos

Artículo 43. *Sentido de la circulación.*

1. Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de éstos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados (artículo 17 del texto articulado).

2. En las plazas, glorietas y encuentros de vías los vehículos circularán dejando a su izquierda el centro de aquéllas.

3. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, aunque no existan refugios, isletas o dispositivos de vía, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Sección 6.ª División de las vías en calzadas

Artículo 44. *Utilización de las calzadas.*

1. En las vías divididas en dos calzadas, en el sentido de su longitud, por medianas, separadores o dispositivos análogos los vehículos deben utilizar la calzada de la derecha, en relación con el sentido de su marcha.

2. Cuando la división determine tres calzadas, la central podrá estar destinada a la circulación en los dos sentidos, o en un sentido único, permanente o temporal, según se disponga mediante las correspondientes señales, y las laterales para la circulación en uno sólo, sin perjuicio de que el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico pueda establecer para estas últimas o para alguno de los carriles otro sentido de circulación, que habrá de estar convenientemente señalizado.

3. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

CAPÍTULO II

Velocidad

Sección 1.ª Límites de velocidad

Artículo 45. *Adecuación de la velocidad a las circunstancias.*

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 19.1 del texto articulado).

Artículo 46. *Moderación de la velocidad. Casos.*

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños.

c) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella.

d) En los tramos con edificios de inmediato acceso a la parte de la vía que se esté utilizando.

e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.

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

g) Al circular por pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse o proyectarse agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía.

h) Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos.

Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora.

i) En el cruce con otro vehículo, cuando las circunstancias de la vía, de los vehículos o las meteorológicas o ambientales no permitan realizarlo con seguridad.

j) En caso de deslumbramiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102.3.

k) En los casos de niebla densa, lluvia intensa, nevada o nubes de polvo o humo.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

Artículo 47. *Velocidades máximas y mínimas.*

Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del

tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y control del tráfico, cuando las condiciones bajo las que se desarrolla la circulación así lo aconsejen, podrá fijar limitaciones de velocidad con carácter temporal mediante la correspondiente señalización circunstancial o variable.

Artículo 48. *Velocidades máximas en vías fuera de poblado.*

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

a)

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

1.º En carreteras convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos, motocicletas y autocaravanas con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.

2.º A los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, se aplican los mismos límites de velocidad que se establecen para las motocicletas de dos ruedas.

b) Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado o en caso de que el autobús no esté dotado de cinturón de seguridad, la velocidad máxima en vías convencionales será de 80 kilómetros por hora.

c) Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:

1.º Si carecen de señalización de frenado, llevan remolque o son motocultores: 25 kilómetros por hora.

2.º Los restantes vehículos especiales: 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 kilómetros por hora en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora.

d) Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el anexo III de este reglamento.

e) Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

f) En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h.

g) Los vehículos a los que, por razones de ensayo o experimentación, les haya sido concedido un permiso especial para ensayos podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas en 30 kilómetros por hora, pero sólo dentro del itinerario fijado y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad.

h) A los vehículos de tres ruedas y cuadriciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 76.a) y 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 49. *Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado.*

1. No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. A estos efectos, se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos.

2. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos en que se adecuará la velocidad a la del vehículo acompañado.

En estos casos los vehículos de acompañamiento deberán llevar en la parte superior las señales V-21 o V-22, según proceda, previstas en el artículo 173.

3. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 50. *Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.*

1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización especifica.

6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.

8. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 76. a), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 51. *Velocidades máximas en adelantamientos.*

(Derogado).

Artículo 52. *Velocidades prevalentes.*

1. Sobre las velocidades máximas indicadas en los artículos anteriores prevalecerán las que se fijen:

a) A través de las correspondientes señales.
b) A determinados conductores en razón a sus circunstancias personales.
c) A los conductores noveles.
d) A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

2. En los supuestos comprendidos en el párrafo b) del apartado anterior y en el artículo 48.1.c) y d), será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, la señal de limitación de velocidad a que se refiere el artículo 173.
3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

Sección 2.ª Reducción de velocidad y distancias entre vehículos

Artículo 53. *Reducción de velocidad.*

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y estará obligado a advertirlo previamente del modo previsto en el artículo 109, sin que pueda realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.
2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 54. *Distancias entre vehículos.*

1. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.
No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos (artículo 20.2 del texto articulado).
2. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y los vehículos y conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros (artículo 20.3 del texto articulado).
3. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación:

a) En poblado.
b) Donde estuviese prohibido el adelantamiento.
c) Donde hubiese más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
d) Cuando la circulación estuviese tan saturada que no permita el adelantamiento (artículo 20.4 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme a lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Sección 3.ª Competiciones

Artículo 55. *Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.*

1. La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas ciclistas u otros eventos, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el anexo II de este reglamento, las cuales regularán dichas actividades.

2. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente (artículo 20.5 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.g) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia del tráfico para suspender, interrumpir o disolver las pruebas deportivas no autorizadas.

CAPÍTULO III

Prioridad de paso

Sección 1.ª Normas de prioridad en las intersecciones

Artículo 56. *Intersecciones señalizadas.*

1. En las intersecciones la preferencia de paso se verificará siempre ateniéndose a la señalización que la regule (artículo 21.1 del texto articulado).

2. Los conductores de vehículos que se aproximen a una intersección regulada por un agente de la circulación deberán detener sus vehículos cuando así lo ordene éste mediante las señales previstas en el artículo 143.

3. Todo conductor de un vehículo que se aproxime a una intersección regulada por semáforos deberá actuar en la forma ordenada en el artículo 146.

4. Los conductores de los vehículos que se aproximen a una intersección señalizada con señal de intersección con prioridad, o que circulen por una vía señalizada con señal de calzada con prioridad, previstas en los artículos 149 y 151, tendrán prioridad de paso sobre los vehículos que circulen por otra vía o procedan de ella.

5. En las intersecciones de vías señalizadas con señal de «ceda el paso» o «detención obligatoria o stop», previstas en los artículos 151 y 169, los conductores cederán siempre el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen, llegando a detener por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente.

6. Las infracciones a las normas de este precepto relativas a la prioridad de paso tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 57. *Intersecciones sin señalizar.*

1. En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:

a) Tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.

b) Los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.

c) En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquéllas (artículo 21.2 del texto articulado).

d) Los vehículos que circulen por una autopista o autovía tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a aquélla.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 58. *Normas generales.*

1. El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado de que con ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad de éste, y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad que efectivamente va a cederlo (artículo 24.1 del texto articulado).

2. En todos los preceptos de este capítulo que regulan la prioridad de paso deberán tenerse en cuenta, en su caso, las normas previstas en el apartado anterior.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 59. *Intersecciones.*

1. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal (artículo 24.2 del texto articulado).

2. Todo conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo y su situación constituya obstáculo para la circulación deberá salir de aquélla sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido (artículo 24.3 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 2.ª Tramos en obras, estrechamientos y tramos de gran pendiente

Artículo 60. *Tramos en obras y estrechamientos.*

1. En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tendrá derecho de preferencia de paso el que hubiese entrado primero (artículo 22.1 del texto articulado).

En caso de duda sobre dicha circunstancia, tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra, de acuerdo con lo que se determina en el artículo 62.

2. Cuando en una vía se estén efectuando obras de reparación, los vehículos, caballerías y toda especie de ganado marcharán por el sitio señalado al efecto.

3. Siempre que sea posible efectuarlo sin peligro ni daño a la obra realizada, se permitirá el paso por el trozo de vía en reparación a los vehículos de servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores lo adviertan mediante el uso de la correspondiente señalización.

4. En todo caso, cualquier vehículo que se acerque a una obra de reparación de la vía y encuentre esperando a otro llegado con anterioridad y en el mismo sentido, se colocará detrás de él, lo más arrimado que sea posible al borde de la derecha, y no intentará pasar sino siguiendo al que tiene delante.

5. En todos los casos previstos en este artículo, los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos.

6. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 61. *Paso de puentes u obras de paso señalizado.*

1. El orden de preferencia de paso por puentes u obras de paso cuya anchura no permita el cruce de vehículos se realizará conforme a la señalización que lo regule.

2. En caso de encuentro de dos vehículos que no se puedan cruzar en puentes u obras de paso en uno de cuyos extremos se hubiera colocado la señal de prioridad en sentido

contrario o la de ceda el paso, el que llegue por ese extremo habrá de retroceder para dejar paso al otro.

En ausencia de señalización, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos se ajustará a lo establecido en el artículo 62.

3. Los vehículos que necesitan autorización especial para circular no podrán cruzarse en los puentes si el ancho de la calzada es inferior a seis metros, de suerte que para cada vehículo pueda contarse con un ancho de vía no inferior a tres metros. En caso de encuentro o cruce entre dichos vehículos, se estará a lo dispuesto en el apartado anterior.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 62. *Orden de preferencia en ausencia de señalización.*

1. Sin perjuicio de lo que pueda ordenar el agente de la autoridad o, en su caso, indicar el personal de obras y el de acompañamiento de vehículos especiales o en régimen de transporte especial, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos cuando uno de ellos tenga que dar marcha atrás es el siguiente:

a) Vehículos especiales y en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos.
b) Conjunto de vehículos, excepto los contemplados en el párrafo d).
c) Vehículos de tracción animal.
d) Turismos que arrastran remolques de hasta 750 kilogramos de masa máxima autorizada y autocaravanas.
e) Vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros.
f) Camiones, tractocamiones y furgones.
g) Turismos y vehículos derivados de turismos.
h) Vehículos especiales que no excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos, cuadriciclos y cuadriciclos ligeros.
i) Vehículos de tres ruedas, motocicletas con sidecar y ciclomotores de tres ruedas.
j) Motocicletas, ciclomotores de dos ruedas y bicicletas.

Cuando se trate de vehículos del mismo tipo o de supuestos no enumerados, la preferencia de paso se decidirá a favor del que tuviera que dar marcha atrás mayor distancia y, en caso de igualdad, del que tenga mayor anchura, longitud o masa máxima autorizada.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 63. *Tramos de gran pendiente.*

1. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el artículo 60, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a un apartadero establecido al efecto. En caso de duda sobre la inclinación de la pendiente o la distancia al apartadero, se estará a lo establecido en el artículo 62 (artículo 22.2 del texto articulado).

Se entienden por tramos de gran pendiente los que tienen una inclinación mínima del siete por ciento.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 3.ª Normas de comportamiento de los conductores respecto a los ciclistas, peatones y animales

Artículo 64. *Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.*

Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en los artículos 65 y 66, en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario.

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.

Artículo 65. *Prioridad de paso de los conductores sobre los peatones.*

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal (artículo 23.1 del texto articulado).

2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas (artículo 23.2 del texto articulado).

3. También deberán ceder el paso:

a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas (artículo 23.3 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 66. *Prioridad de paso de los conductores sobre los animales.*

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

a) En las cañadas debidamente señalizadas.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada (artículo 23.4 del texto articulado).

2. Las cañadas o pasos de ganado de carácter general se señalizarán por medio de paneles complementarios con la inscripción «cañada», que se colocarán debajo de la señal «paso de animales domésticos», recogida en el artículo 149, con su plano perpendicular a la dirección de la circulación y al lado derecho de ésta de forma fácilmente visible para los conductores de los vehículos afectados.

Dicha señalización deberá ser complementada con las correspondientes señales de limitación de velocidad.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 4.ª Vehículos en servicios de urgencia

Artículo 67. *Vehículos prioritarios.*

1. Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán circular por encima de los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir

otras normas o señales en los casos y con las condiciones que se determinan en esta sección (artículo 25 del texto articulado).

2. Los conductores de los vehículos destinados a los referidos servicios harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente y cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones de vías o las señales de los semáforos, sin antes adoptar extremadas precauciones, hasta cerciorarse de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de otros vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya.

3. La instalación de aparatos emisores de luces y señales acústicas especiales en vehículos prioritarios requerirá autorización de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, de conformidad con lo dispuesto en las normas reguladoras de los vehículos.

Artículo 68. *Facultades de los conductores de los vehículos prioritarios.*

1. Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos de este reglamento, si bien, a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún usuario de la vía, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas de los títulos II, III y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento.

Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta.

Los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia, regulación y control del tráfico podrán utilizar o situar sus vehículos en la parte de la vía que resulte necesaria cuando presten auxilio a los usuarios de ésta o lo requieran las necesidades del servicio o de la circulación. Asimismo, determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales.

2. Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa, a que se refiere el artículo 173, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

Por excepción de lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de los vehículos prioritarios deberán utilizar la señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 69. *Comportamiento de los demás conductores respecto de los vehículos prioritarios.*

Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

Cuando un vehículo de policía que manifiesta su presencia según lo dispuesto en el artículo 68.2 se sitúa detrás de cualquier otro vehículo y activa además un dispositivo de emisión de luz amarilla hacia adelante de forma intermitente o destellante, el conductor de éste deberá detenerlo con las debidas precauciones en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y permanecerá en su interior. En todo momento el conductor ajustará su comportamiento a las instrucciones que imparta el agente a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquél.

Artículo 70. *Vehículos no prioritarios en servicio de urgencia.*

1. Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un vehículo no prioritario se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios, procurará que los demás usuarios adviertan la especial situación en que circula, utilizando para ello el avisador acústico en forma intermitente y conectando la luz de emergencia, si se dispusiera de ella, o agitando un pañuelo o procedimiento similar.

2. Los conductores a que se refiere el apartado anterior deberán respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones, y los demás usuarios de la vía darán cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 69.

3. En cualquier momento, los agentes de la autoridad podrán exigir la justificación de las circunstancias a que se alude en el apartado 1.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

CAPÍTULO IV

Vehículos y transportes especiales

Artículo 71. *Normas de circulación y señalización.*

1. Las normas de circulación serán las establecidas en el anexo III de este reglamento, además de las generales que les sean de aplicación.

Los vehículos especiales sólo pueden utilizar las vías objeto de la legislación de tráfico para desplazarse, no pudiendo realizar las tareas para las que estén destinados en función de sus características técnicas, con excepción de los que realicen trabajo de construcción, reparación o conservación de las vías exclusivamente en las zonas donde se lleven a cabo dichos trabajos y de los específicamente destinados a remolcar vehículos accidentados, averiados o mal estacionados. Tampoco podrán circular los vehículos especiales transportando carga alguna, salvo los específicamente destinados a prestar servicios de transporte especial, para lo cual deberán proveerse de la oportuna autorización.

Los conductores de vehículos especiales y, excepcionalmente, de los que no lo sean, empleados para trabajos de construcción, reparación o conservación de vías, no están obligados a la observancia de las normas de circulación, siempre que se encuentren realizando dichos trabajos en la zona donde se lleven a cabo, tomen las precauciones necesarias y la circulación sea convenientemente regulada.

2. Durante los trabajos, los conductores de vehículos destinados a obras o servicios utilizarán la señal luminosa V-2 a que se refiere el artículo 173.2:

a) Cuando interrumpan u obstaculicen la circulación, únicamente para indicar su situación a los demás usuarios, si se trata de vehículos específicamente destinados a remolcar a los accidentados, averiados o mal estacionados.

b) Cuando trabajen en operaciones de limpieza, conservación, señalización o, en general, de reparación de las vías, únicamente para indicar su situación a los demás usuarios, si ésta puede suponer un peligro para éstos; los vehículos especiales destinados a estos fines, si se trata de una autopista o autovía, también, desde su entrada en ella hasta llegar al lugar donde se realicen los citados trabajos.

3. Durante la circulación, los conductores de vehículos especiales o en régimen de transporte especial deberán utilizar la referida señal luminosa tanto de día como de noche, siempre que circulen por vías de uso público a una velocidad que no supere los 40 km/h. En caso de avería de esta señal, deberá utilizarse la luz de cruce junto con las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

4. Las infracciones a las normas de este precepto en cuanto a la obligación de llevar instalado en el vehículo la señalización luminosa será sancionado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado.

CAPÍTULO V

Incorporación a la circulación

Artículo 72. *Obligaciones de los conductores que se incorporen a la circulación.*

1. El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a ésta, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos y teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, y lo advertirá con las señales obligatorias para estos casos. Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor que se incorpora a aquélla procurará hacerlo con velocidad adecuada a la vía (artículo 26 del texto articulado).

2. Siempre que un conductor salga a una vía de uso público por un camino exclusivamente privado, debe asegurarse previamente de que puede hacerlo sin peligro para nadie y efectuarlo a una velocidad que le permita detenerse en el acto, cediendo el paso a los vehículos que circulen por aquélla, cualquiera que sea el sentido en que lo hagan.

3. El conductor que se incorpore a la circulación advertirá ópticamente la maniobra en la forma prevista en el artículo 109.

4. En vías dotadas de un carril de aceleración, el conductor de un vehículo que pretenda utilizarlo para incorporarse a la calzada deberá cerciorarse, al principio de dicho carril, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril de aceleración para incorporarse a la circulación de la calzada.

5. Los supuestos de incorporación a la circulación sin ceder el paso a otros vehículos tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 73. *Obligación de los demás conductores de facilitar la maniobra.*

1. Con independencia de la obligación de los conductores de los vehículos que se incorporen a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada (artículo 27 del texto articulado).

2. En los poblados, con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de transporte colectivo de viajeros, los conductores de los demás vehículos deberán desplazarse lateralmente, siempre que fuera posible, o reducir su velocidad, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 53, llegando a detenerse, si fuera preciso, para que los vehículos de transporte colectivo puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior no modifica la obligación que tienen los conductores de vehículos de transporte colectivo de viajeros de adoptar las precauciones necesarias para evitar todo riesgo de accidente, después de haber anunciado por medio de sus indicadores de dirección su propósito de reanudar la marcha.

CAPÍTULO VI

Cambios de dirección y de sentido, y marcha atrás

Sección 1.ª Cambios de vía, calzada y carril

Artículo 74. *Normas generales.*

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, para tomar otra calzada de la misma vía o para salir de ella deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores

de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente (artículo 28.1 del texto articulado).

2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar (artículo 28.2 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 75. *Ejecución de la maniobra de cambio de dirección.*

1. Para efectuar la maniobra, el conductor:

a) Advertirá su propósito en la forma prevista en el artículo 109.

b) Salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al borde izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. Si es a la izquierda, pero la calzada por la que circula es de doble sentido de la circulación, se ceñirá a la marca longitudinal de separación entre sentidos o, si ésta no existiera, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario; cuando la calzada sea de doble sentido de circulación y tres carriles, separados por líneas longitudinales discontinuas, deberá colocarse en el carril central. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles.

c) Si el cambio de dirección es a la izquierda, dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 76. *Supuestos especiales.*

1. Por excepción, si, por las dimensiones del vehículo o por otras circunstancias que lo justificaran, no fuera posible realizar el cambio de dirección con estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo anterior, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo.

2. En vías interurbanas, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas, si no existe un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 77. *Carril de deceleración.*

Para abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía, los conductores deberán circular con suficiente antelación por el carril más próximo a la salida y penetrar lo antes posible en el carril de deceleración, si existe.

Sección 2.ª Cambio de sentido

Artículo 78. *Ejecución de la maniobra.*

1. El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha deberá elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible, advertir su propósito con las señales preceptivas con la antelación suficiente y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía. En caso contrario, deberá abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla. Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que

circulan detrás del suyo, deberá salir de ella por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo (artículo 29 del texto articulado).

2. Las señales con las que el conductor del vehículo debe advertir su propósito de invertir el sentido de su marcha son las previstas en el artículo 109.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrá la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 79. *Prohibiciones.*

1. Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el artículo anterior, en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5), así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado (artículo 30 del texto articulado).

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 3.ª Marcha hacia atrás

Artículo 80. *Normas generales.*

1. Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla (artículo 31.1 del texto articulado).

2. El recorrido hacia atrás, como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías.

3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas (artículo 31.3 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto, cuando constituyan un supuesto de circulación en sentido contrario al estipulado, tendrá la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.f) del texto articulado.

Artículo 81. *Ejecución de la maniobra.*

1. La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona, si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía (artículo 31.2 del texto articulado).

2. El conductor de un vehículo que pretenda dar marcha hacia atrás deberá advertir su propósito en la forma prevista en el artículo 109.

3. Igualmente, deberá efectuar la maniobra con la máxima precaución y detendrá el vehículo con toda rapidez si oyera avisos indicadores o se apercibiera de la proximidad de otro vehículo o de una persona o animal, o tan pronto lo exija la seguridad, desistiendo de la maniobra si fuera preciso.

CAPÍTULO VII

Adelantamiento

Sección 1.ª Adelantamiento y circulación paralela

Artículo 82. *Adelantamiento por la izquierda.*

Excepciones.

1. En todas las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como norma general, el adelantamiento deberá efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretende adelantar (artículo 32.1 del texto articulado).

2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central (artículo 32.2 del texto articulado).

3. Dentro de los poblados, en las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de marcha, delimitados por marcas longitudinales, se permite el adelantamiento por la derecha a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios.

4. En todos los casos en que el adelantamiento implique un desplazamiento lateral, deberá advertirse la maniobra mediante la correspondiente señal óptica a que se refiere el artículo 109.

5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 83. *Adelantamiento en calzadas de varios carriles.*

1. En las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento podrá permanecer en el carril que haya utilizado para el anterior, a condición de cerciorarse de que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos que circulen detrás del suyo más velozmente.

2. Cuando la densidad de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, el hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no será considerado como un adelantamiento.

En esta situación, ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección.

3. En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, tampoco se considerará adelantamiento el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 2.ª Normas generales del adelantamiento

Artículo 84. *Obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra.*

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación con las señales preceptivas y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla (artículo 33.1 del texto articulado).

Ningún conductor deberá de adelantar a varios vehículos si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, puede desviarse hacia el lado derecho sin causar perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados.

En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, el adelantamiento solamente se podrá efectuar cuando los conductores que circulen en sentido contrario no hayan ocupado el carril central para efectuar un adelantamiento a su vez.

2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de desplazamiento hacia el mismo lado; en tal caso, deberá respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica (artículo 33.2 del texto articulado).

Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro si el conductor del tercer vehículo, para efectuar dicha maniobra, ha de invadir la parte de la calzada reservada a la circulación en sentido contrario.

3. Asimismo, deberá asegurarse de que ningún conductor que le siga por el mismo carril ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo, y de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su carril cuando termine el adelantamiento (artículo 33.3 del texto articulado).

4. Las señales preceptivas que el conductor deberá utilizar antes de iniciar su desplazamiento lateral serán las prescritas en el artículo 109.

5. A los efectos de este artículo, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas que circulen en grupo (artículo 33.4 del texto articulado).

6. Las infracciones a las normas de este artículo tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 3.ª Ejecución del adelantamiento

Artículo 85. *Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra.*

1. Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad (artículo 34.1 del texto articulado).

2. Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil su finalización sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha, regresará de nuevo a su carril y lo advertirá a los que le siguen con las señales preceptivas (artículo 34.2 del texto articulado).

3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad, y advertirlo a través de las señales preceptivas (artículo 34.3 del texto articulado).

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

Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el párrafo anterior, o tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.

5. El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda adelantar fuera de poblado a otro cualquiera lo hará de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros.

6. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 4.ª Vehículo adelantado

Artículo 86. *Obligaciones de su conductor.*

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo estará obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo en los supuestos de giros o cambios de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el artículo 82.2, en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario (artículo 35.1 del texto articulado).

En el caso de que no sea posible ceñirse por completo al borde derecho de la calzada y, sin embargo, el adelantamiento pueda efectuarse con seguridad, el conductor de cualquiera de los vehículos a que se refiere el apartado 3 que vaya a ser adelantado indicará la posibilidad de ello al que se acerque, extendiendo el brazo horizontalmente y moviéndolo repetidas veces de atrás adelante, con el dorso de la mano hacia atrás, o poniendo en funcionamiento el intermitente derecho, cuando no crea conveniente hacer la señal con el brazo.

2. Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento.

También estará obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía (artículo 35.2 del texto articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando el adelantante diera muestras inequívocas de desistir de la maniobra reduciendo su velocidad, el conductor del vehículo al que se pretende adelantar no estará obligado a disminuir la suya, si con ello pone en peligro la seguridad de la circulación, aunque sí estará obligado a facilitar al conductor adelantante la vuelta a su carril.

3. Los conductores de vehículos pesados, de grandes dimensiones u obligados a respetar un límite específico de velocidad deberán bien aminorar la marcha o apartarse cuanto antes al arcén, si resulta practicable, para dejar paso a los que le siguen, cuando la densidad de la circulación en sentido contrario, la anchura insuficiente de la calzada, su perfil o estado no permitan ser adelantados con facilidad y sin peligro.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 5.ª Maniobras de adelantamiento que atentan a la seguridad vial

Artículo 87. *Prohibiciones.*

1. Queda prohibido adelantar:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de la circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario (artículo 36.1 del texto articulado).

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior, se prohíbe, en concreto, el adelantamiento detrás de un vehículo que realiza la misma maniobra, cuando las dimensiones del vehículo que la efectúa en primer lugar impide la visibilidad de la parte delantera de la vía al conductor del vehículo que le sigue.

b) En los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades (artículo 36.2 del texto articulado).

No obstante, dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas.

Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.

c) En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:

1.º Se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta.

2.º El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el artículo 82.2.

3.º La calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.

4.º El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas (artículo 36.3 del texto articulado).

d) En los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) en los que sólo se disponga de un carril para el sentido de circulación del vehículo que pretende adelantar.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Sección 6.ª Supuestos excepcionales de ocupación del sentido contrario

Artículo 88. *Vehículos inmovilizados.*

1. Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 89. *Obstáculos.*

1. Igualmente, en las circunstancias señaladas en el artículo anterior, todo vehículo que encuentre cualquier obstáculo en su camino que le obligue a ocupar el espacio dispuesto para el sentido contrario de su marcha podrá rebasarlo, siempre que se haya cerciorado de que puede efectuarlo sin peligro. La misma precaución se observará cuando el obstáculo o el vehículo inmovilizado se encuentren en un tramo de vía en el que esté permitido el adelantamiento.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

CAPÍTULO VIII

Parada y estacionamiento

Sección 1.ª Normas generales de paradas y estacionamientos

Artículo 90. *Lugares en que deben efectuarse.*

1. La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas deberá efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de ésta y dejando libre la parte transitable del arcén (artículo 38.1 del texto articulado).

Cuando por razones de emergencia no sea posible situar el vehículo fuera de la calzada y de la parte transitable del arcén, se observarán las normas contenidas en los artículos siguientes de este capítulo y las previstas en el artículo 130, en cuanto sean aplicables.

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo (artículo 38.2 del texto articulado).

Debe, asimismo, observarse lo dispuesto al efecto en las ordenanzas que dicten las autoridades municipales de acuerdo con lo establecido en el artículo 93.

Artículo 91. *Modo y forma de ejecución.*

1. La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del vehículo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor (artículo 38.3 del texto articulado).

2. Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los siguientes supuestos:

a) Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre ella que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, cuando no permita el paso de otros vehículos.

b) Cuando se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado.

c) Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales, o de vehículos en un vado señalizado correctamente.

d) Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados para disminuidos físicos.

e) Cuando se efectúe en las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.

f) Cuando se impida el giro autorizado por la señal correspondiente.

g) Cuando el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga, durante las horas de utilización.

h) Cuando el estacionamiento se efectúe en doble fila sin conductor.

i) Cuando el estacionamiento se efectúe en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.

j) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad.

k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados.

l) Cuando el estacionamiento se efectúe en medio de la calzada.

m) Las paradas o estacionamientos que, sin estar incluidos en los párrafos anteriores, constituyan un peligro u obstaculicen gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales.

3. Los supuestos de paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación tienen la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

Artículo 92. *Colocación del vehículo.*

1. La parada y el estacionamiento se realizarán situando el vehículo paralelamente al borde de la calzada.

Por excepción, se permitirá otra colocación cuando las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen.

2. Todo conductor que pare o estacione su vehículo deberá hacerlo de forma que permita la mejor utilización del restante espacio disponible.

3. Cuando se trate de un vehículo a motor o ciclomotor y el conductor tenga que dejar su puesto, deberá observar, además, en cuanto le fuesen de aplicación, las siguientes reglas:

a) Parar el motor y desconectar el sistema de arranque y, si se alejara del vehículo, adoptar las precauciones necesarias para impedir su uso sin autorización.

b) Dejar accionado el freno de estacionamiento.

c) En un vehículo provisto de caja de cambios, dejar colocada la primera velocidad, en pendiente ascendente, y la marcha hacia atrás, en descendente, o, en su caso, la posición de estacionamiento.

d) Cuando se trate de un vehículo de más de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada, de un autobús o de un conjunto de vehículos y la parada o el estacionamiento se realice en un lugar con una sensible pendiente, su conductor deberá, además, dejarlo debidamente calzado, bien sea por medio de la colocación de calzos, sin que puedan emplear a tales fines elementos como piedras u otros no destinados de modo expreso a dicha función, bien por apoyo de una de las ruedas directrices en el bordillo de la acera, inclinando aquéllas hacia el centro de la calzada en las pendientes ascendentes, y hacia fuera en las pendientes descendentes.

Los calzos, una vez utilizados, deberán ser retirados de las vías al reanudar la marcha.

Artículo 93. *Ordenanzas municipales.*

1. El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, y podrán adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor (artículo 38.4 del texto articulado).

2. En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento.

Sección 2.ª Normas especiales de paradas y estacionamientos

Artículo 94. *Lugares prohibidos.*

1. Queda prohibido parar:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles, pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal «Túnel».

b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.

c) En los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

d) En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad.

e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.

g) En autopistas y autovías, salvo en las zonas habilitadas para ello.

h) En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.

j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones (artículo 39.1 del texto articulado).

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

a) En todos los descritos en el apartado anterior en los que está prohibida la parada.

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando, colocado el distintivo, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la ordenanza municipal.

c) En zonas señalizadas para carga y descarga.

d) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones.

f) Delante de los vados señalizados correctamente.

g) En doble fila (artículo 39.2 del texto articulado).

3. Las paradas o estacionamientos en los lugares enumerados en los párrafos a), d), e), f), g) e i) del apartado 1, en los pasos a nivel y en los carriles destinados al uso del transporte público urbano tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.d) del texto articulado.

CAPÍTULO IX

Cruce de pasos a nivel, puentes móviles y túneles

Sección 1.ª Normas generales sobre pasos a nivel, puentes móviles y túneles

Artículo 95. *Obligaciones de los usuarios y titulares de las vías.*

1. Todos los conductores deben extremar la prudencia y reducir la velocidad por debajo de la máxima permitida al aproximarse a un paso a nivel o a un puente móvil (artículo 40.1 del texto articulado).

2. Los usuarios que al llegar a un paso a nivel o a un puente móvil lo encuentren cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento deberán detenerse uno detrás de otro en el carril correspondiente hasta que tengan paso libre (artículo 40.2 del texto articulado).

3. El cruce de la vía férrea deberá realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso (artículo 40.3 del texto articulado).

4. Los pasos a nivel y puentes móviles estarán debidamente señalizados por el titular de la vía, del modo previsto en los artículos 144, 146 y 149.

5. Los túneles de cualquier longitud y los pasos inferiores cuya longitud sea superior a 200 metros estarán debidamente señalizados.

6. En los túneles o pasos inferiores, el conductor deberá aplicar rigurosamente todas las normas de circulación relativas a ellos contenidas en este reglamento y especialmente las referidas a la prohibición de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha, marchar hacia atrás y adelantar. Además, deberá utilizar el alumbrado correspondiente.

Cuando no se pretenda adelantar, deberá mantenerse en todo momento una distancia de seguridad con el vehículo precedente de, al menos, 100 metros o un intervalo mínimo de cuatro segundos. En el caso de vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kilogramos, la distancia de seguridad que deberá guardar con el vehículo precedente será de, al menos, 150 metros o un intervalo mínimo de seguridad de seis segundos.

En los túneles o pasos inferiores con circulación en ambos sentidos, está prohibido el adelantamiento, salvo que exista más de un carril para su sentido de circulación, en los que se podrá adelantar sin invadir el sentido contrario.

7. En todo momento, los conductores y usuarios que circulen por un túnel o paso inferior deberán obedecer las indicaciones de los semáforos y los paneles de mensaje variable, y seguir las instrucciones que les lleguen a través de megafonía o cualquier otro medio.

Artículo 96. *Barreras, semibarreras y semáforos.*

1. Ningún usuario de la vía deberá penetrar en un paso a nivel cuyas barreras o semibarreras estén atravesadas en la vía o en movimiento para levantarse o colocarse atravesadas, o cuando sus semáforos impidan el paso con sus indicaciones de detención.

2. Ningún usuario de la vía deberá penetrar en un paso a nivel desprovisto de barreras, semibarreras o semáforos, sin antes haberse cerciorado de que no se acerca ningún vehículo que circule sobre raíles.

3. Ningún usuario deberá penetrar en un túnel o paso inferior si en la boca de éste un semáforo no le permite el paso, con excepción de los equipos de los servicios de urgencia, asistencia mecánica y conservación de carreteras.

Sección 2.ª Bloqueo de pasos a nivel, puentes móviles y túneles

Artículo 97. *Detención de un vehículo en paso a nivel, puente móvil o túnel.*

1. Cuando por razones de fuerza mayor quede un vehículo detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro de aquél, el conductor estará obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo y para dejar el paso expedito en el menor tiempo posible. Si no lo consiguiese, adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación (artículo 41 del texto articulado).

2. Las normas contenidas en el apartado anterior serán aplicables, si concurren las mismas circunstancias, cuando la detención del vehículo o la caída de su carga tenga lugar en un puente móvil.

3. Si por motivos de emergencia un conductor queda inmovilizado con su vehículo dentro de un túnel o paso inferior, deberá:

a) Apagar el motor, conectar la señal de emergencia y mantener encendidas las luces de posición.

b) Si es posible, dirigir el vehículo hacia la zona reservada para emergencia más próxima en el sentido de su marcha. De no existir, inmovilizará el vehículo lo más cerca posible al borde derecho de la calzada.

c) Colocar y activar el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro.

d) Solicitar auxilio sin demora a través del poste de socorro (poste SOS) más próximo, si existe, y seguir las instrucciones que a través de él se le hagan llegar.

e) Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo, dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.

f) Si se trata de una avería que permite la marcha del vehículo, deberá continuar hasta la salida del túnel o paso inferior y, si ello no fuera posible, hasta una zona reservada para emergencia.

En caso de incendio, el conductor aproximará su vehículo todo lo posible hacia su derecha para no obstruir el paso a los vehículos de emergencia. Apagará el motor y dejará la llave puesta y las puertas abiertas. Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, en sentido contrario al del fuego, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.

Si por necesidades de la circulación un vehículo queda inmovilizado en el interior de un túnel o paso inferior, el conductor y los pasajeros no deben abandonar el vehículo. En este caso se debe de conectar la señal de emergencia temporalmente para advertir a otros conductores que circulen detrás, mantener encendidas las luces de posición y apagar el motor. Deberá detenerse lo más lejos posible del vehículo que le precede.

CAPÍTULO X

Utilización del alumbrado

Sección 1.ª Uso obligatorio del alumbrado

Artículo 98. *Normas generales.*

1. Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección.

2. La regulación de los sistemas de alumbrado que no estén prohibidos, o en todo lo que no esté expresamente previsto en este capítulo o en otros preceptos de este reglamento, se ajustará a lo dispuesto en las normas reguladoras de los vehículos.

3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana.

Artículo 99. *Alumbrados de posición y de gálibo.*

1. Todo vehículo que circule entre el ocaso y la salida del sol o bajo las condiciones a las que se refiere el artículo 106 y en el paso por túneles, pasos inferiores o tramos de vías afectados por la señal «Túnel» (S-5) deberá llevar encendidas las luces de posición y, si la anchura del vehículo excede de 2,10 metros, también la de gálibo.

2. La circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad tendrá la consideración de infracción grave, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 100. *Alumbrado de largo alcance o carretera.*

1. Todo vehículo equipado con luz de largo alcance o carretera que circule a más de 40 kilómetros por hora, entre el ocaso y la salida del sol, fuera de poblado, por vías insuficientemente iluminadas o a cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) insuficientemente iluminados, la llevará encendida, excepto cuando haya de utilizarse la de corto alcance o de cruce, de acuerdo con lo previsto en los artículos 101 y 102, especialmente para evitar los deslumbramientos.

La luz de largo alcance o de carretera podrá utilizarse aisladamente o con la de corto alcance.

2. Se prohíbe la utilización de la luz de largo alcance o de carretera siempre que el vehículo se encuentre parado o estacionado, así como el empleo alternativo, en forma de destellos de la luz de largo alcance o de carretera y de la luz de corto alcance o de cruce, con finalidades distintas a las previstas en este reglamento.

3. Se entiende por vía insuficientemente iluminada aquella en la que, con vista normal, en algún punto de su calzada, no pueda leerse la placa de matrícula a 10 metros o no se distinga un vehículo pintado de oscuro a 50 metros de distancia.

4. Los supuestos de circulación en los que se produzca deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía y de circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 101. *Alumbrado de corto alcance o de cruce.*

1. Todo vehículo de motor y ciclomotor que circule entre el ocaso y la salida del sol por vías urbanas o interurbanas suficientemente iluminadas, o a cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal «Túnel» (S-5) suficientemente iluminados, llevará encendido, además del alumbrado de posición, el alumbrado de corto alcance o de cruce.

Igualmente, llevará encendido dicho alumbrado en los poblados, cuando la vía esté insuficientemente iluminada.

2. Todo vehículo de motor y ciclomotor debe llevar encendido el alumbrado de corto alcance o de cruce al circular entre el ocaso y la salida del sol por vías interurbanas insuficientemente iluminadas o a cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y demás tramos afectados por la señal de «Túnel» insuficientemente iluminados, cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) No disponer de alumbrado de largo alcance.

b) Circular a velocidad no superior a 40 kilómetros por hora y no estar utilizando el alumbrado de largo alcance.

c) Posibilidad de producir deslumbramiento a otros usuarios de la vía pública.

3. Los supuestos de circulación en los que se produzca deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía y de circulación sin alumbrado en situación de falta o disminución de

visibilidad tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 102. *Deslumbramiento.*

1. El alumbrado de largo alcance o de carretera deberá ser sustituido por el de corto alcance o de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a otros usuarios de la misma vía o de cualquier otra vía de comunicación, y muy especialmente a los conductores de vehículos que circulen en sentido contrario y aunque éstos no cumplan esta prescripción, y no se restablecerá el alumbrado de carretera hasta rebasar, en el cruce, la posición del vehículo cruzado.

2. La misma precaución se guardará respecto a los vehículos que circulen en el mismo sentido y cuyos conductores puedan ser deslumbrados a través del espejo retrovisor.

3. En caso de deslumbramiento, el conductor que lo sufra reducirá la velocidad lo necesario, incluso hasta la detención total, para evitar el alcance de vehículos o peatones que circulen en el mismo sentido.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 103. *Alumbrado de placa de matricula.*

Todo vehículo que se encuentre en las circunstancias aludidas en los artículos 99 ó 106 debe llevar siempre iluminada la placa posterior de matrícula y, en su caso, las otras placas o distintivos iluminados de los que reglamentariamente haya de estar dotado, teniendo en cuenta sus características o el servicio que preste.

Artículo 104. *Uso del alumbrado durante el día.*

Deberán llevar encendida durante el día la luz de corto alcance o cruce:

a) Las motocicletas que circulen por cualquier vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

b) Todos los vehículos que circulen por un carril reversible, por un carril adicional circunstancial o por un carril habilitado para circular en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado, bien esté abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido, así como aquellos obligados en virtud de lo establecido en los artículos 41 y 42.

Artículo 105. *Inmovilizaciones.*

1. Todo vehículo que, por cualquier circunstancia, se encuentre inmovilizado entre la puesta y la salida del sol o bajo las condiciones a que se refiere el artículo 106, en calzada o arcén de una vía, deberá tener encendidas las luces de posición y, en su caso, las de gálibo.

2. Todo vehículo parado o estacionado entre la puesta y la salida del sol en calzada o arcén de una travesía insuficientemente iluminada deberá tener encendidas las luces de posición, que podrá sustituir por las de estacionamiento, o por las dos de posición del lado correspondiente a la calzada, cuando se halle estacionado en línea.

3. En vías urbanas que no sean travesías no será obligatorio que los vehículos estacionados tengan encendidas las luces de posición cuando la iluminación permita a otros usuarios distinguirlos a una distancia suficiente.

4. La inmovilización, la parada o el estacionamiento de un vehículo sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Sección 2.ª Supuestos especiales de alumbrado

Artículo 106. *Condiciones que disminuyen la visibilidad.*

1. También será obligatorio utilizar el alumbrado cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de

niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga (artículo 43 del texto articulado).

2. En los casos a que se refiere el apartado anterior deberá utilizarse la luz antiniebla delantera o la luz de corto o largo alcance.

La luz antiniebla delantera puede utilizarse aislada o simultáneamente con la de corto alcance o, incluso, con la de largo alcance.

La luz antiniebla delantera sólo podrá utilizarse en dichos casos o en tramos de vías estrechas con muchas curvas, entendiéndose por tales las que, teniendo una calzada de 6,50 metros de anchura o inferior, estén señalizadas con señales que indiquen una sucesión de curvas próximas entre sí, reguladas en el artículo 149.

La luz antiniebla trasera solamente deberá llevarse encendida cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean especialmente desfavorables, como en caso de niebla espesa, lluvia muy intensa, fuerte nevada o nubes densas de polvo o humo.

3. El hecho de circular sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de la visibilidad tendrá la consideración de infracción grave, conforme se prevé en el artículo 65.4.e) del texto articulado.

Artículo 107. *Inutilización o avería del alumbrado.*

Si, por inutilización o avería irreparable en ruta del alumbrado correspondiente, se hubiera de circular con alumbrado de intensidad inferior, se deberá reducir la velocidad hasta la que permita la detención del vehículo dentro de la zona iluminada.

CAPÍTULO XI

Advertencias de los conductores

Sección 1.ª Normas generales

Artículo 108. *Obligación de advertir las maniobras.*

1. Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos (artículo 44.1 del texto articulado).

2. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo (artículo 44.2 del texto articulado).

La validez de las realizadas con el brazo quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía y se efectúen de conformidad con lo dispuesto en el artículo siguiente, y anularán cualquier otra indicación óptica que las contradiga.

Artículo 109. *Advertencias ópticas.*

1. El conductor debe advertir mediante señales ópticas toda maniobra que implique un desplazamiento lateral o hacia atrás de su vehículo, así como su propósito de inmovilizarlo o de frenar su marcha de modo considerable. Tales advertencias ópticas se efectuarán con antelación suficiente a la iniciación de la maniobra, y, si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termine aquélla.

2. A los efectos del apartado anterior, deberá tenerse en cuenta, además, lo siguiente:

a) El desplazamiento lateral será advertido utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.

En las maniobras que impliquen un desplazamiento lateral, es éste el que exclusivamente se avisa, por lo que la advertencia deberá concluir tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria.

b) La marcha hacia atrás será advertida con la correspondiente luz de marcha atrás, si dispone de ella, o, en caso contrario, extendiendo el brazo horizontalmente con la palma de la mano hacia atrás.

c) La intención de inmovilizar el vehículo o de frenar su marcha de modo considerable, aun cuando tales hechos vengan impuestos por las circunstancias del tráfico, deberá advertirse, siempre que sea posible, mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos.

Cuando la inmovilización tenga lugar en una autopista o autovía, o en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad, se deberá señalizar la presencia del vehículo mediante la utilización de la luz de emergencia, si se dispone de ella, y, en su caso, con las luces de posición.

Si la inmovilización se realiza para parar o estacionar deberá utilizarse, además, el indicador luminoso de dirección correspondiente al lado hacia el que vaya a efectuarse aquélla, si el vehículo dispone de dicho dispositivo.

3. Con la misma finalidad que para las acústicas se señala en el artículo siguiente y para sustituirlas podrán efectuarse advertencias luminosas, incluso en poblado, utilizando en forma intermitente los alumbrados de corto o de largo alcance, o ambos alternativamente, a intervalos muy cortos y de modo que se evite el deslumbramiento.

Artículo 110. *Advertencias acústicas.*

1. Excepcionalmente o cuando así lo prevea alguna norma de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podrán emplearse señales acústicas de sonido no estridente, y queda prohibido su uso inmotivado o exagerado.

2. Las advertencias acústicas sólo se podrán hacer por los conductores de vehículos no prioritarios:

a) Para evitar un posible accidente y, de modo especial, en vías estrechas con muchas curvas.

b) Para advertir, fuera de poblado, al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo.

c) Para advertir su presencia a los demás usuarios de la vía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.

Sección 2.ª Advertencias de los vehículos de servicios de urgencia y de otros servicios especiales

Artículo 111. *Normas generales.*

Los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, vehículos especiales y transportes especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que se determinan en los artículos siguientes de esta sección.

Artículo 112. *Advertencias de los vehículos de servicios de urgencia.*

Los conductores de vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y asistencia sanitaria, pública o privada, cuando circulen en servicio urgente, advertirán su presencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68.2.

Artículo 113. *Advertencias de otros vehículos.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 71, los conductores de vehículos destinados a obras o servicios y los de tractores y maquinaria agrícola y demás vehículos, transportes especiales o vehículos destinados al servicio de auxilio en vías públicas, advertirán su presencia mediante la utilización de la señal luminosa V-2 a que se refiere el artículo 173, o mediante la utilización del alumbrado que se determine en las normas reguladoras de los vehículos.

TÍTULO III

Otras normas de circulación

CAPÍTULO I

Puertas y apagado de motor

Artículo 114. *Puertas.*

1. Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa inmovilización y abrirlas o apearse de aquél sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas (artículo 45 del texto articulado).

2. Como norma general, se entrará y saldrá del vehículo por el lado más próximo al borde de la vía y sólo cuando aquél se halle parado.

3. Toda persona no autorizada se abstendrá de abrir las puertas de los vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros, así como cerrarlas en las paradas, entorpeciendo la entrada de viajeros.

Artículo 115. *Apagado de motor.*

1. Aun cuando el conductor no abandone su puesto, deberá parar el motor siempre que el vehículo se encuentre detenido en el interior de un túnel o en lugar cerrado y durante la carga de combustible (artículo 46 del texto articulado).

2. Todo conductor que se vea obligado a permanecer con su vehículo detenido en el interior de un túnel u otro lugar cerrado, por un período de tiempo superior a dos minutos, deberá interrumpir el funcionamiento del motor hasta que pueda proseguir la marcha, conservando encendido el alumbrado de posición.

3. Para cargar combustible en el depósito de un vehículo, éste debe hallarse con el motor parado.

Los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos no podrán facilitar los combustibles para su carga si no está parado el motor y apagadas las luces de los vehículos, los sistemas eléctricos como la radio y los dispositivos emisores de radiación electromagnética como los teléfonos móviles.

4. En ausencia de los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos, el conductor del vehículo o, en su caso, la persona que vaya a cargar el combustible en el vehículo deberá cumplir los mismos requisitos establecidos en el apartado anterior.

CAPÍTULO II

Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad

Artículo 116. *Obligatoriedad de su uso y excepciones.*

1. Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y condiciones que se determinan en este capítulo y en las normas reguladoras de los vehículos, con las excepciones que igualmente se fijan en dicho capítulo, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores discapacitados.

2. Las infracciones a las normas de utilización de los cinturones de seguridad, el casco y otros dispositivos de seguridad de uso obligatorio previstos en este capítulo tendrán la consideración de graves, conforme se establece en el artículo 65.4.h) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 117. *Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados.*

1. El conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar, debidamente abrochados, los cinturones de seguridad homologados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas. Esta obligación, en lo que se refiere a los cinturones de seguridad, no será exigible en aquellos vehículos que no los tengan instalados.

En todo caso, los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar sistemas de retención infantil y situarse en el vehículo de acuerdo con lo dispuesto en los apartados siguientes.

2. En los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, se informará a los pasajeros de la obligación de llevar abrochados los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados, por el conductor, por el guía o por la persona encargada del grupo, a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo IV, colocado en lugares visibles de cada asiento.

En estos vehículos, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 de tres o más años deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso. Cuando no se disponga de estos sistemas utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a su talla y peso.

3. En los vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso.

Dichos ocupantes deberán situarse en los asientos traseros. Excepcionalmente podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso, en los siguientes casos:

1.º Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.

2.º Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1.

3.º Cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

En caso de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado.

4. Los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica. Las instrucciones indicarán de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

5. La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 65, apartados 4.h) y 5.ll), respectivamente, del texto articulado.

Artículo 118. *Cascos y otros elementos de protección.*

1. Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo «quad», deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

Cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuadriciclos y los ciclomotores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características de ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas.

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

2. La instalación, en cualquier vehículo, de apoya-cabezas u otros elementos de protección estará subordinada a que cumplan las condiciones que se determinen en las normas reguladoras de vehículos.

3. Los conductores de turismos, de autobuses, de automóviles destinados al transporte de mercancías, de vehículos mixtos, de conjuntos de vehículos no agrícolas, así como los conductores y personal auxiliar de los vehículos piloto de protección y acompañamiento deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que figura entre la dotación obligatoria del vehículo, cuando salgan de éste y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.

Artículo 119. *Exenciones.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 117, podrán circular sin los cinturones u otros sistemas de retención homologados:

a) Los conductores, al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.

b) Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o discapacitadas. Este certificado deberá ser presentado cuando lo requiera cualquier agente de la autoridad responsable del tráfico.

Todo certificado de este tipo expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea será válido en España acompañado de su traducción oficial.

2. La exención alcanzará igualmente cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales, a:

a) Los conductores de taxis cuando estén de servicio. Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

b) Los distribuidores de mercancías, cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros.

c) Los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.

d) Las personas que acompañen a un alumno o aprendiz durante el aprendizaje de la conducción o las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, responsabilizándose de la seguridad de la circulación.

3. Se eximirá de lo dispuesto en el artículo 118.1 a las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves, expedido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.b) anterior. Este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente.

CAPÍTULO III

Tiempos de conducción y descanso

Artículo 120. *Normas generales.*

1. Se considerará que afecta a la seguridad vial el exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transportes terrestres.

2. Las infracciones a lo dispuesto en este precepto se calificarán de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.h) del texto articulado.

CAPÍTULO IV

Peatones

Artículo 121. *Circulación por zonas peatonales.*

Excepciones.

1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo (artículo 49.1 del texto articulado).

2. Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada:

a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.

b) Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo.

c) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.

3. Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

4. Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales.

Artículo 122. *Circulación por la calzada o el arcén.*

1. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de la ley, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de éstos se hará por la izquierda (artículo 49.2 del texto articulado).

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la circulación de peatones se hará por la derecha cuando concurran circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad.

3. En poblado, la circulación de peatones podrá hacerse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, de la vía o de la visibilidad.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 3, deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables.

5. La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.

6. Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y para subir a éste, sólo podrá invadir aquélla cuando ya esté a su altura.

7. Al apercibirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios, despejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Artículo 123. *Circulación nocturna.*

Fuera del poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.

Artículo 124. *Pasos para peatones y cruce de calzadas.*

1. En zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades, y cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes:

a) Si el paso dispone de semáforos para peatones, obedecerán sus indicaciones.

b) Si no existiera semáforo para peatones pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.

c) En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

2. Para atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

3. Al atravesar la calzada, deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás.

4. Los peatones no podrán atravesar las plazas y glorietas por su calzada, por lo que deberán rodearlas.

Artículo 125. *Normas relativas a autopistas y autovías.*

1. Queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías, salvo en los casos y condiciones que se determinan en los apartados siguientes.

Los conductores de vehículos que circulen por autopistas o autovías deberán hacer caso omiso a las peticiones de pasaje que reciban en cualquier tramo de ellas, incluidas las explanadas de estaciones de peaje.

2. Si por accidente, avería, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia tuviera que inmovilizarse un vehículo en una autopista o autovía y fuese necesario solicitar auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, y si la vía no estuviese dotada de este servicio, podrá requerirse el auxilio de los usuarios, sin que ninguno de los ocupantes del vehículo pueda transitar por la calzada.

3. Los ocupantes o servidores de los vehículos de los servicios de urgencia o especiales podrán circular por las autopistas y autovías siempre que sea estrictamente indispensable para la prestación del correspondiente servicio y adopten las medidas oportunas para no comprometer la seguridad de ningún usuario.

CAPÍTULO V

Circulación de animales

Artículo 126. *Normas generales.*

En las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, sólo se permitirá el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por alguna persona. Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos y de acuerdo con lo que se establece en este capítulo (artículo 50.1 del texto articulado).

Artículo 127. *Normas especiales.*

1. Los animales a que se refiere el artículo anterior deben ir conducidos, al menos, por una persona mayor de 18 años, capaz de dominarlos en todo momento, la cual observará, además de las normas establecidas para los conductores de vehículos que puedan afectarle, las siguientes prescripciones:

a) No invadirán la zona peatonal.

b) Los animales de tiro, carga o silla o el ganado suelto circularán por el arcén del lado derecho, y si tuvieran que utilizar la calzada, lo harán aproximándose cuanto sea posible al borde derecho de ésta; por excepción, se permite conducir uno solo de tales animales por el borde izquierdo, si razones de mayor seguridad así lo aconsejan.

c) Los animales conducidos en manada o rebaño irán al paso, lo más cerca posible del borde derecho de la vía y de forma que nunca ocupen más de la mitad derecha de la calzada, divididos en grupos de longitud moderada, cada uno de los cuales con un conductor al menos y suficientemente separados para entorpecer lo menos posible la circulación; en el caso de que se encuentren con otro ganado que transite en sentido contrario, sus conductores cuidarán de que el cruce se haga con la mayor rapidez y en zonas de visibilidad suficiente, y, si circunstancialmente esto no se hubiera podido conseguir, adoptarán las precauciones precisas para que los conductores de los vehículos que eventualmente se aproximen puedan detenerse o reducir la velocidad a tiempo.

d) Sólo atravesarán las vías por pasos autorizados y señalizados al efecto o por otros lugares que reúnan las necesarias condiciones de seguridad.

e) Si circulan de noche por vía insuficientemente iluminada o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, su conductor o conductores llevarán en el lado más próximo al centro de la calzada luces en número necesario para precisar su situación y dimensiones, que serán de color blanco o amarillo hacia delante, y rojo hacia atrás, y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.

f) En estrechamientos, intersecciones y demás casos en que las respectivas trayectorias se crucen o corten, cederán el paso a los vehículos, salvo en los supuestos contemplados en el artículo 66.

2. Se prohíbe dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía o en sus inmediaciones, siempre que exista la posibilidad de que éstos puedan invadir la vía.

Artículo 128. *Normas relativas a autopistas y autovías.*

Se prohíbe la circulación de animales por autopistas o autovías (artículo 50.2 del texto articulado).

Dicha prohibición incluye la circulación de vehículos de tracción animal.

CAPÍTULO VI

Comportamiento en caso de emergencia

Artículo 129. *Obligación de auxilio.*

1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos (artículo 51.1 del texto articulado).

2. Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

a) Detenerse de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.

b) Hacerse una idea de conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un orden de preferencias, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con la autoridad o sus agentes.

c) Esforzarse por restablecer o mantener la seguridad de la circulación y si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la autoridad o sus agentes, evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad, salvo que con ello se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación.

d) Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.

e) Avisar a la autoridad o a sus agentes si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona, así como permanecer o volver al lugar del accidente hasta su llegada, a menos que hubiera sido autorizado por éstos a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido; no será necesario, en cambio, avisar a la autoridad o a sus agentes, ni permanecer en el lugar del hecho, si sólo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.

f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad.

g) Facilitar los datos del vehículo a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidiesen.

3. Salvo en los casos en que, manifiestamente, no sea necesaria su colaboración, todo usuario de la vía que advierta que se ha producido un accidente de circulación, sin estar implicado en él, deberá cumplimentar, en cuanto le sea posible y le afecten, las prescripciones establecidas en el apartado anterior, a no ser que se hubieran personado en el lugar del hecho la autoridad o sus agentes.

Artículo 130. *Inmovilización del vehículo y caída de la carga.*

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

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

3. En el caso de accidente o avería, como norma general, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles y arcenes que conforman dicha plataforma. Si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado.

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

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

TÍTULO IV

De la señalización

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 131. *Concepto.*

La señalización es el conjunto de señales y órdenes de los agentes de circulación, señales circunstanciales que modifican el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo, semáforos, señales verticales de circulación y marcas viales, destinadas a los usuarios de la vía y que tienen por misión advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación de determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.

Artículo 132. *Obediencia de las señales.*

1. Todos los usuarios de las vías objeto de la ley están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentran en las vías por las que circulan.

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece.

En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas (artículo 53.1 del texto articulado).

2. Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación (artículo 53.2 del texto articulado).

3. Los usuarios deben obedecer las indicaciones de los semáforos y de las señales verticales de circulación situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril, y si no existen en los citados emplazamientos y pretendan girar a la izquierda o seguir de frente, las de los situados inmediatamente a su izquierda.

Si existen semáforos o señales verticales de circulación con indicaciones distintas a la derecha y a la izquierda, quienes pretendan girar a la izquierda o seguir de frente sólo deben obedecer las de los situados inmediatamente a su izquierda.

CAPÍTULO II

Prioridad entre señales

Artículo 133. *Orden de prioridad.*

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

a) Señales y órdenes de los agentes de circulación.
b) Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.
c) Semáforos.
d) Señales verticales de circulación.
e) Marcas viales.

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo (artículo 54.2 del texto articulado).

CAPÍTULO III

Formato de las señales

Artículo 134. *Catálogo oficial de señales de circulación.*

1. El Catálogo oficial de señales de circulación debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia, así como a la regulación básica establecida al efecto por los Ministerios del Interior y de Fomento.
2. En dicho catálogo se especifica la forma y el significado de las señales y, en su caso, su color y diseño, así como sus dimensiones y sus sistemas de colocación.
3. Las señales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen en este reglamento y en el Catálogo oficial de señales de circulación.
4. La forma, símbolos y nomenclatura de las señales, así como los documentos que constituyen el Catálogo oficial de señales de circulación, son los que figuran en el anexo I.

CAPÍTULO IV

Aplicación de las señales

Sección 1.ª Generalidades

Artículo 135. *Aplicación.*

Toda señal se aplicará a toda la anchura de la calzada que estén autorizados a utilizar los conductores a quienes se dirija esa señal. No obstante, su aplicación podrá limitarse a uno o más carriles, mediante marcas en la calzada.

Artículo 136. *Visibilidad.*

Con el fin de que sean más visibles y legibles por la noche, las señales viales, especialmente las de advertencia de peligro y las de reglamentación, deben estar iluminadas o provistas de materiales o dispositivos reflectantes, según lo dispuesto en la regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Fomento.

Artículo 137. *Inscripciones.*

1. Para facilitar la interpretación de las señales, se podrá añadir una inscripción en un panel complementario rectangular colocado debajo de aquéllas o en el interior de un panel rectangular que contenga la señal.

2. Excepcionalmente, cuando las autoridades competentes estimen conveniente concretar el significado de una señal o de un símbolo o, respecto de las señales de reglamentación, limitar su alcance a ciertas categorías de usuarios de la vía o a determinados períodos, y no se pudieran dar las indicaciones necesarias por medio de un símbolo adicional o de cifras en las condiciones definidas en el Catálogo oficial de señales de circulación, se colocará una inscripción debajo de la señal, en un panel complementario rectangular, sin perjuicio de la posibilidad de sustituir o completar esas inscripciones mediante uno o varios símbolos expresivos colocados en la misma placa.

En el caso de que la señal esté colocada en un cartel fijo o de mensaje variable, la inscripción a la que se hace referencia podrá ir situada junto a ella.

Artículo 138. *Idioma de las señales.*

Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad.

Los núcleos de población y demás topónimos serán designados en su denominación oficial y, cuando fuese necesario a efectos de identificación, en castellano.

Sección 2.ª Responsabilidad de la señalización en las vías

Artículo 139. *Responsabilidad.*

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa (artículo 57.1 del texto articulado).

2. La autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias de aquél y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras (artículo 57.2 del texto articulado).

En tal sentido, corresponde al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico la determinación de las clases o tramos de carreteras que deban contar con señalización circunstancial o variable o con otros medios de vigilancia, regulación, control y gestión telemática del tráfico; la de las características de los elementos físicos y tecnológicos que tengan como finalidad auxiliar a la autoridad de tráfico; la instalación y mantenimiento de dicha señalización y elementos físicos o tecnológicos, así como la determinación en cada momento de los usos y mensajes de los paneles de mensaje variable, sin perjuicio de las competencias que, en cada caso, puedan corresponder a los órganos titulares de la vía.

3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de aquéllas. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos en dichas obras, según lo dispuesto en el artículo 60.5.

Cuando las obras sean realizadas por empresas adjudicatarias o por entidades distintas del titular, éstas, con anterioridad a su inicio, lo comunicarán al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable del tráfico, que dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico.

4. La realización de las obras sin autorización previa del titular de la vía se regirá por lo dispuesto en la legislación de carreteras o, en su caso, en las normas municipales (artículo 10.1 del texto articulado).

La realización y señalización de las obras que incumpla las instrucciones dictadas tendrá la consideración de infracción grave, de conformidad con lo establecido en el artículo 65.4.f) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 140. *Señalización de las obras.*

Las obras que dificulten de cualquier modo la circulación vial deberán hallarse señalizadas, tanto de día como de noche, y balizadas luminosamente durante las horas nocturnas, o cuando las condiciones meteorológicas o ambientales lo exijan, a cargo del realizador de la obra, según la regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Fomento.

Cuando se señalicen tramos de obras, las marcas viales serán de color amarillo. Asimismo tendrán el fondo amarillo las señales verticales siguientes:

a) Las señales de advertencia de peligro P-1, P-2, P-3, P-4, P-13, P-14, P-15, P-17, P-18, P-19, P-25, P-26, P-28, P-30 y P-50.

b) Las señales de reglamentación R-5, R-102, R-103, R-104, R-105, R-106, R-107, R-200, R-201, R-202, R-203, R-204, R-205, R-300, R-301, R-302, R-303, R-304, R-305, R-306, R-500, R-501, R-502 y R-503.

c) Las señales de indicación: todas las señales de carriles y de orientación.

Su significado será el mismo que el de las equivalentes que se utilizan cuando no hay obras.

La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de obra son las que figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran también en el anexo I de este reglamento.

Artículo 141. *Objeto y tipo de señales.*

Salvo justificación en contrario, en cualquier tipo de obras y actividades en las vías deberán utilizarse exclusivamente los elementos y dispositivos de señalización, balizamiento y defensa incluidos en la regulación básica establecida a estos fines por los Ministerios de Fomento e Interior, según se indica en el anexo I.

CAPÍTULO V

Retirada, sustitución y alteración de señales

Artículo 142. *Obligaciones relativas a la señalización.*

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la regulación del tráfico ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro (artículo 58.1 del texto articulado).

2. Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso de su titular o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación del tráfico o de la responsable de las instalaciones (artículo 58.2 del texto articulado).

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías (artículo 58.3 del texto articulado).

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico podrá alterar, en todo momento, el contenido de las señales contempladas en el artículo 144.1 para adaptarlas a las circunstancias cambiantes del tráfico, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías.

4. Los supuestos de retirada o deterioro de la señalización permanente u ocasional tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.f) del texto articulado.

CAPÍTULO VI

De los tipos y significados de las señales de circulación y marcas viales

Sección 1.ª De las señales y órdenes de los agentes de circulación

Artículo 143. *Señales con el brazo y otras.*

1. Los agentes de la autoridad responsable del tráfico que estén regulando la circulación lo harán de forma que sean fácilmente reconocibles como tales a distancia, tanto de día como de noche, y sus señales, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía.

Tanto los agentes de la autoridad que regulen la circulación como la Policía Militar, el personal de obras y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las patrullas escolares, el personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto, habilitado a los efectos contemplados en el apartado 4 de este artículo, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros.

2. Como norma general, los agentes de la autoridad responsable del tráfico utilizarán las siguientes señales:

a) Brazo levantado verticalmente: obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente, salvo a los conductores que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad suficiente. Si esta señal se efectúa en una intersección, no obligará a detenerse a los conductores que hayan entrado ya en ella.

La detención debe efectuarse ante la línea de detención más cercana o, en su defecto, inmediatamente antes del agente. En una intersección, la detención debe efectuarse antes de entrar en ella.

Con posterioridad a esta señal, el agente podrá indicar, en su caso, el lugar donde debe efectuarse la detención.

b) Brazo o brazos extendidos horizontalmente: obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos y cualquiera que sea el sentido de su marcha. Esta señal permanece en vigor aunque el agente baje el brazo o los brazos, siempre que no cambie de posición o efectúe otra señal.

c) Balanceo de una luz roja o amarilla: obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz.

d) Brazo extendido moviéndolo alternativamente de arriba abajo: esta señal obliga a disminuir la velocidad de su vehículo a los conductores que se acerquen al agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal y perpendicularmente a dicho brazo.

e) Otras señales: cuando las circunstancias así lo exijan, los agentes podrán utilizar cualquier otra indicación distinta a las anteriores realizada de forma clara.

Los agentes podrán ordenar la detención de vehículos con una serie de toques de silbato cortos y frecuentes, y la reanudación de la marcha con un toque largo.

3. Los agentes podrán dar órdenes o indicaciones a los usuarios mientras hacen uso de la señal V-1 que establece el Reglamento General de Vehículos, a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquéllos, entre los cuales están los siguientes:

a) Bandera roja: indica que a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico de todos los vehículos y usuarios, excepto para aquellos que son acompañados o escoltados por los agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico.

b) Bandera verde: indica que, a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.

c) Bandera amarilla: indica al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro. Esta bandera podrá ser también utilizada por el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el desarrollo de marchas ciclistas o de cualquiera otra actividad, deportiva o no, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

d) Brazo extendido hacia abajo inclinado y fijo: el agente desde un vehículo indica la obligación de detenerse en el lado derecho a aquellos usuarios a los que va dirigida la señal.

e) Luz roja o amarilla intermitente o destellante hacia delante: el agente desde un vehículo indica al conductor del que le precede que debe detener el vehículo en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y siguiendo las instrucciones que imparta el agente mediante la megafonía.

4. En ausencia de agentes de la circulación o para auxiliar a éstos, y en las circunstancias y condiciones establecidas en este reglamento, la Policía Militar podrá regular la circulación, y el personal de obras en la vía y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial podrá regular el paso de vehículos mediante el empleo de las señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una paleta, y, por este mismo medio, las patrullas escolares invitar a los usuarios de la vía a que detengan su marcha. Cuando la autoridad competente autorice la celebración de actividades deportivas o actos que aconsejen establecer limitaciones a la circulación en vías urbanas o interurbanas, la autoridad responsable del tráfico podrá habilitar al personal de protección civil o de la organización responsable para impedir el acceso de vehículos o peatones a la zona o itinerario afectados, en los términos del anexo II.

Cuando las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en el ámbito de sus funciones, establezcan controles policiales de seguridad ciudadana en la vía pública, podrán regular el tráfico exclusivamente en el caso de ausencia de agentes de la circulación.

La forma y significado de las señales y órdenes de los agentes de la circulación se ajustará a lo que establece el Catálogo oficial de señales de circulación. Estas señales figuran también en el anexo I.

Sección 2.ª De la señalización circunstancial, que modifica el régimen normal de utilización de la vía, y de las señales de balizamiento

Artículo 144. *Señales circunstanciales y de balizamiento.*

1. Los paneles de mensaje variable tienen por objeto regular la circulación adaptándola a las circunstancias cambiantes del tráfico. Se utilizarán para dar información a los conductores, advertirles de posibles peligros y dar recomendaciones o instrucciones de obligado cumplimiento. El contenido de los textos y gráficos de los paneles de señalización de mensaje variable se ajustará a lo dispuesto en el Catálogo oficial de señales de circulación.

Las modificaciones que estos paneles de mensaje variable introducen respecto de la habitual señalización vertical y horizontal terminan cuando lo establezca el propio panel o las causas que motivaron su imposición, momento a partir del cual aquellas vuelven a regir.

2. Las señales de balizamiento podrán ser:

a) Dispositivos de barrera: prohíben el paso a la parte de la vía que delimitan y son los siguientes:

1.º Barrera fija: prohíbe el paso a la vía o parte de ésta que delimita.

2.º Barrera o semibarrera móviles: prohíbe temporalmente el paso, mientras se encuentre en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, puesto de peaje o de aduana, acceso a un establecimiento u otros.

3.º Panel direccional provisional: prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.

4.º Banderitas, conos o dispositivos análogos: prohíben el paso a través de la línea real o imaginaria que los une.

5.º Luz roja fija: indica que la calzada está totalmente cerrada al tránsito.

6.º Luces amarillas fijas o intermitentes: prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.

b) Dispositivos de guía: tienen por finalidad indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos. Son los siguientes:

1.º Hito de vértice: elemento de balizamiento en forma semicilíndrica en su cara frontal, provisto de triángulos simétricamente opuestos, de material retrorreflectante, que indica el punto en el que se separan dos corrientes de tráfico.

2.º Hito de arista: elemento cuya finalidad primordial es balizar los bordes de las carreteras principalmente durante las horas nocturnas o de baja visibilidad.

3.º Paneles direccionales permanentes: dispositivos de balizamiento implantados con vistas a guiar y señalar a los usuarios un peligro puntual, mediante el cual se informa sobre el sentido de circulación.

4.º Captafaros horizontales (ojos de gato).

5.º Captafaros de barrera.

6.º Balizas planas: indican el borde de la calzada, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos en la vía.

7.º Balizas cilíndricas: refuerzan cualquier medida de seguridad, y no puede franquearse la línea, imaginaria o no, que las une.

8.º Barreras laterales: rígidas, semirrígidas y desplazables. Indican el borde de la plataforma y protegen frente a salidas de la vía.

3. La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de balizamiento se ajustarán a lo que se establece en el Catálogo oficial de señales de circulación.

Sección 3.ª De los semáforos

Artículo 145. *Semáforos reservados para peatones.*

El significado de las luces de estos semáforos es el siguiente:

a) Una luz roja no intermitente, en forma de peatón inmóvil, indica a los peatones que no deben comenzar a cruzar la calzada.

b) Una luz verde no intermitente, en forma de peatón en marcha, indica a los peatones que pueden comenzar a atravesar la calzada. Cuando dicha luz pase a intermitente, significa que el tiempo de que aún disponen para terminar de atravesar la calzada está a punto de finalizar y que se va a encender la luz roja.

Artículo 146. *Semáforos circulares para vehículos.*

El significado de sus luces y flechas es el siguiente:

a) Una luz roja no intermitente prohíbe el paso.

Mientras permanece encendida, los vehículos no deben rebasar el semáforo ni, si existe, la línea de detención anterior más próxima a aquél. Si el semáforo estuviese dentro o al lado opuesto de una intersección, los vehículos no deben internarse en ésta ni, si existe, rebasar la línea de detención situada antes de aquélla.

b) Una luz roja intermitente, o dos luces rojas alternativamente intermitentes, prohíben temporalmente el paso a los vehículos antes de un paso a nivel, una entrada a un puente móvil o a un pontón trasbordador, en las proximidades de una salida de vehículos de extinción de incendios o con motivo de la aproximación de una aeronave a escasa altura.

c) Una luz amarilla no intermitente significa que los vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz roja fija, a no ser que, cuando se encienda, el vehículo se encuentre tan cerca del lugar de detención que no pueda detenerse antes del semáforo en condiciones de seguridad suficientes.

d) Una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes obligan a los conductores a extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso. Además, no eximen del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse.

e) Una luz verde no intermitente significa que está permitido el paso con prioridad, excepto en los supuestos a que se refiere el artículo 59.1.

f) Una flecha negra sobre una luz roja no intermitente o sobre una luz amarilla no cambia el significado de dichas luces, pero lo limita exclusivamente al movimiento indicado por la flecha.

g) Una flecha verde que se ilumina sobre un fondo circular negro significa que los vehículos pueden tomar la dirección y sentido indicados por aquélla, cualquiera que sea la luz que esté simultáneamente encendida en el mismo semáforo o en otro contiguo.

Cualquier vehículo que, al encenderse la flecha verde, se encuentre en un carril reservado exclusivamente para la circulación en la dirección y sentidos indicados por la flecha o que, sin estar reservado, sea el que esta circulación tenga que utilizar, deberá avanzar en dicha dirección y sentido.

Los vehículos que avancen siguiendo la indicación de una flecha verde deben hacerlo con precaución, dejando pasar a los vehículos que circulen por el carril al que se incorporen y no poniendo en peligro a los peatones que estén cruzando la calzada.

Artículo 147. *Semáforos cuadrados para vehículos, o de carril.*

Los semáforos de ocupación de carril afectan exclusivamente a los vehículos que circulen por el carril sobre el que están situados o en el que se indique en el panel de señalización variable, y el significado de sus luces es el siguiente:

a) Una luz roja en forma de aspa determina la prohibición de ocupar el carril indicado. Los conductores de los vehículos que circulen por este carril deberán abandonarlo en el tiempo más breve posible.

b) Una luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo indica que está permitido circular por el carril correspondiente. Esta autorización de utilizar el carril no exime de la obligación de detenerse ante una luz roja circular o, por excepción a lo dispuesto sobre el orden de preeminencia en el artículo 133, de obedecer cualquier otra señal o marca vial que obligue a detenerse o a ceder el paso, o, en su ausencia, del cumplimiento de las normas generales sobre prioridad de paso.

c) Una luz blanca o amarilla en forma de flecha, intermitente o fija, apuntada hacia abajo en forma oblicua, indica a los usuarios del carril correspondiente la necesidad de irse incorporando en condiciones de seguridad al carril hacia el que apunta la flecha, toda vez que aquel por el que circula va a quedar cerrado en corto espacio.

Artículo 148. *Semáforos reservados a determinados vehículos.*

1. Cuando las luces de los semáforos presentan la silueta iluminada de un ciclo, sus indicaciones se refieren exclusivamente a ciclos y ciclomotores.

2. Cuando, excepcionalmente, el semáforo consista en una franja blanca iluminada sobre fondo circular negro, sus indicaciones se refieren exclusivamente a los tranvías y a los autobuses de líneas regulares, a no ser que exista un carril reservado para autobuses o para autobuses, taxis y otros vehículos; en tal caso, sólo se refieren a los que circulen por él. El significado de estos semáforos es el siguiente:

a) Una franja blanca horizontal iluminada prohíbe el paso en las mismas condiciones que la luz roja no intermitente.

b) Una franja blanca vertical iluminada permite el paso de frente.

c) Una franja blanca oblicua, hacia la izquierda o hacia la derecha, iluminada, indica que está permitido el paso para girar a la izquierda o a la derecha, respectivamente.

d) Una franja blanca, vertical u oblicua, iluminada intermitentemente, indica que los citados vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz amarilla fija.

Sección 4.ª De las señales verticales de circulación

Subsección 1.ª De las señales de advertencia de peligro

Artículo 149. *Objeto y tipos.*

1. Las señales de advertencia de peligro tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la proximidad y la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo, con objeto de que se cumplan las normas de comportamiento que, en cada caso, sean procedentes.

2. La distancia entre la señal y el principio del tramo peligroso podrá indicarse en un panel complementario del modelo recogido en el Catálogo oficial de señales de circulación.

3. Si una señal de advertencia de peligro llevara un panel complementario que indique una longitud, se entenderá que ésta se refiere a la del tramo de vía afectado por el peligro, como una sucesión de curvas peligrosas o un tramo de calzada en mal estado.

4. Cuando se trate de señales luminosas, podrá admitirse que los símbolos aparezcan iluminados en blanco sobre fondo oscuro no luminoso.

5. Los tipos de señales de advertencia de peligro, con su nomenclatura y significado respectivos, son los siguientes:

P-1 Intersección con prioridad. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 a. Intersección con prioridad sobre vía a la derecha. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 b. Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 c. Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha. Peligro por la proximidad de una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 d. Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda. Peligro por la proximidad de una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-2. Intersección con prioridad de la derecha.

Peligro por la proximidad de una intersección en la que rige la regla general de prioridad de paso.

P-3. Semáforos. Peligro por la proximidad de una intersección aislada o tramo con la circulación regulada por semáforos.

P-4. Intersección con circulación giratoria. Peligro por la proximidad de una intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas.

P-5. Puente móvil. Peligro ante la proximidad de un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.

P-6. Cruce de tranvía. Peligro por la proximidad de cruce con una línea de tranvía, que tiene prioridad de paso.

P-7. Paso a nivel con barreras. Peligro por la proximidad de un paso a nivel provisto de barreras o semibarreras.

P-8. Paso a nivel sin barreras. Peligro por la proximidad de un paso a nivel no provisto de barreras o semibarreras.

P-9 a. Proximidad de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la proximidad de peligro señalizado de un paso a nivel, de un puente móvil o de un muelle. Esta baliza va siempre acompañada de la señal P-5, P-7, P-8 o P-27.

P-9 b. Aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista de éste al menos dos tercios de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

P-9 c. Cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista de éste al menos un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

P-10 a. Proximidad de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la proximidad de peligro señalizado de un paso a nivel, de un puente móvil o de un muelle. Esta baliza va siempre acompañada de la señal P-5, P-7, P-8 o P-27.

P-10 b. Aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista de éste al menos dos tercios de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

P-10 c. Cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista de éste al menos un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

P-11. Situación de un paso a nivel sin barreras. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras.

P-11 a. Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras con más de una vía férrea.

P-12. Aeropuerto. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía y que pueden originar ruidos imprevistos.

P-13 a. Curva peligrosa hacía la derecha. Peligro por la proximidad de una curva peligrosa hacia la derecha.

P-13 b. Curva peligrosa hacia la izquierda. Peligro por la proximidad de una curva peligrosa hacia la izquierda.

P-14 a. Curvas peligrosas hacia la derecha. Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera, hacia la derecha.

P-14 b. Curvas peligrosas hacia la izquierda. Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera, hacia la izquierda.

P-15. Perfil irregular. Peligro por la proximidad de un resalto o badén en la vía o pavimento en mal estado.

P-15 a. Resalto. Peligro por la proximidad de un resalto en la vía.

P-15 b. Badén. Peligro por la proximidad de un badén en la vía.

P-16 a. Bajada con fuerte pendiente. Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente descendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.

P-16 b. Subida con fuerte pendiente. Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente ascendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.

P-17. Estrechamiento de calzada. Peligro por la posibilidad de una zona de la vía en la que se estrecha la calzada.

P 17 a. Estrechamiento de calzada por la derecha.

Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la derecha.

P-17 b. Estrechamiento de calzada por la izquierda. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la izquierda.

P-18. Obras. Peligro por la proximidad de un tramo de vía en obras.

P-19. Pavimento deslizante. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar muy deslizante.

P-20. Peatones. Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones.

P-21. Niños. Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por niños, tales como escuelas, zona de juegos, etc.

P-22. Ciclista. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan.

P-23. Paso de animales domésticos. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales domésticos.

P-24. Paso de animales en libertad. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad.

P-25. Circulación en los dos sentidos. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada donde la circulación se realiza provisional o permanentemente en los dos sentidos.

P-26. Desprendimiento. Peligro por la proximidad a una zona con desprendimientos frecuentes y la consiguiente posible presencia de obstáculos en la calzada.

P-27. Muelle. Peligro debido a que la vía desemboca en un muelle o en una corriente de agua.

P-28. Proyección de gravilla. Peligro por la proximidad de un tramo de vía donde existe el riesgo de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos.

P-29. Viento transversal. Peligro por la proximidad de una zona donde sopla frecuentemente viento fuerte en dirección transversal.

P-30. Escalón lateral. Peligro por la existencia de un desnivel a lo largo de la vía en el lado que indique el símbolo.

P-31. Congestión. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se encuentra detenida o dificultada por congestión del tráfico.

P-32. Obstrucción en la calzada. Peligro por la proximidad de un lugar en que hay vehículos que obstruyen la calzada debido a avería, accidente u otras causas.

P-33. Visibilidad reducida. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visibilidad debida a niebla, lluvia, nieve, humos, etc.

P-34. Pavimento deslizante por hielo o nieve. Peligro por la proximidad de una zona de calzada cuyo pavimento puede resultar especialmente deslizante a causa del hielo o nieve.

P-50. Otros peligros. Indica la proximidad de un peligro distinto de los advertidos por otras señales.

6. La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de advertencia de peligro son los que figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran también en el anexo I de este reglamento.

Subsección 2.ª De las señales de reglamentación

Artículo 150. *Objeto, clases y normas comunes.*

1. Las señales de reglamentación tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales que deben observar.

2. Las señales de reglamentación se subdividen en:

a) Señales de prioridad.
b) Señales de prohibición de entrada.
c) Señales de restricción de paso.
d) Otras señales de prohibición o restricción.
e) Señales de obligación.
f) Señales de fin de prohibición o restricción.

3. Las señales de reglamentación colocadas al lado o en la vertical de una señal que indique el nombre del poblado significan que la reglamentación se aplica a todo el poblado, excepto si en éste se indicara otra reglamentación distinta mediante otras señales en ciertos tramos de la vía.

4. Las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales establecidas por las señales de reglamentación regirán a partir de la sección transversal donde estén colocadas dichas señales, salvo que mediante un panel complementario colocado debajo de ellas se indique la distancia a la sección donde empiecen a regir las citadas señales.

Artículo 151. *Señales de prioridad.*

1. Las señales de prioridad están destinadas a poner en conocimiento de los usuarios de la vía reglas especiales de prioridad en las intersecciones o en los pasos estrechos.

2. La nomenclatura y significado de las señales de prioridad son los siguientes:

R-1. Ceda el paso. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse.

R-2. Detención obligatoria o stop. Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime.

Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.

R-3. Calzada con prioridad. Indica a los conductores de los vehículos que circulen por una calzada su prioridad en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada.

R-4. Fin de prioridad. Indica la proximidad del lugar en que la calzada por la que se circula pierde su prioridad respecto a otra calzada.

R-5. Prioridad en sentido contrario. Prohibición de entrada en un paso estrecho mientras no sea posible atravesarlo sin obligar a los vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.

R-6. Prioridad respecto al sentido contrario. Indica a los conductores que, en un próximo paso estrecho, tienen prioridad con relación a los vehículos que circulen en sentido contrario.

3. Aunque no responden a los requisitos del artículo 150.1, son también señales de prioridad las P-1, P-1 a, P-1 b, P-1 c, P-1 d, P-2, P-6, P-7 y P-8.

Artículo 152. *Señales de prohibición de entrada.*

Las señales de prohibición de entrada, para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben el acceso a los vehículos o usuarios, en la forma que a continuación se detalla:

R-100. Circulación prohibida. Prohibición de circulación de toda clase de vehículos en ambos sentidos.

R-101. Entrada prohibida. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos.

R-102. Entrada prohibida a vehículos de motor.

Prohibición de acceso a vehículos de motor.

R-103. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto motocicletas de dos ruedas sin sidecar.

Prohibición de acceso a vehículos de motor. No prohíbe el acceso a motocicletas de dos ruedas.

R-104. Entrada prohibida a motocicletas.

Prohibición de acceso a motocicletas.

R-105. Entrada prohibida a ciclomotores.

Prohibición de acceso a ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros. Igualmente prohíbe la entrada a vehículos para personas de movilidad reducida.

R-106. Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías. Prohibición de acceso a vehículos destinados al transporte de mercancías, entendiéndose como tales camiones y furgones independientemente de su masa.

R-107. Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías con mayor masa autorizada que la indicada. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos destinados al transporte de mercancías si su masa máxima autorizada es superior a la indicada en la señal, entendiéndose como tales los camiones y furgones con mayor masa autorizada que la indicada en la señal. Prohíbe el acceso aunque circulen vacíos.

R-108. Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías peligrosas. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas y que deban circular de acuerdo con su reglamentación especial.

R-109. Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías explosivas o inflamables. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables y que deban circular de acuerdo con su reglamentación especial.

R-110. Entrada prohibida a vehículos que transporten productos contaminantes del agua. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten más de 1.000 litros de productos capaces de contaminar el agua.

R-111. Entrada prohibida a vehículos agrícolas de motor. Prohibición de acceso a tractores y otras máquinas agrícolas autopropulsadas.

R-112. Entrada prohibida a vehículos de motor con remolque, que no sea un semirremolque o un remolque de un solo eje. La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del remolque, ya sea en una placa suplementaria, significa que la prohibición de paso sólo se aplica cuando la masa máxima autorizada del remolque supere dicha cifra.

R-113. Entrada prohibida a vehículos de tracción animal. Prohibición de acceso a vehículos de tracción animal.

R-114. Entrada prohibida a ciclos. Prohibición de acceso a ciclos.

R-115. Entrada prohibida a carros de mano.

Prohibición de acceso a carros de mano.

R-116. Entrada prohibida a peatones. Prohibición de acceso a peatones.

R-117. Entrada prohibida a animales de montura.

Prohibición de acceso a animales de montura.

Artículo 153. *Señales de restricción de paso.*

Las señales de restricción de paso, para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben o limitan el acceso de los vehículos en la forma que a continuación se detalla:

R-200. Prohibición de pasar sin detenerse. Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje u otro, y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención.

En todo caso, el conductor así detenido no podrá reanudar su marcha hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece.

R-201. Limitación de masa. Prohibición de paso de los vehículos cuya masa en carga supere la indicada en toneladas.

R-202. Limitación de masa por eje. Prohibición de paso a los vehículos cuya masa por eje transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a algún eje supere a la indicada en la señal.

R-203. Limitación de longitud. Prohibición de paso de los vehículos o conjunto de vehículos cuya longitud máxima, incluida la carga, supere la indicada.

R-204. Limitación de anchura. Prohibición de paso de los vehículos cuya anchura máxima, incluida la carga, supere la indicada.

R-205. Limitación de altura. Prohibición de paso de los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga, supere la indicada.

Artículo 154. *Otras señales de prohibición o restricción.*

La nomenclatura y significado de estas señales son las siguientes:

R-300. Separación mínima. Prohibición de circular sin mantener con el vehículo precedente una separación igual o mayor a la indicada en la señal, excepto para adelantar. Si aparece sin la indicación en metros, recuerda de forma genérica que debe guardarse la distancia de seguridad entre vehículos establecida en el artículo 54.

R-301. Velocidad máxima. Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal. Obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal «Fin de limitación de velocidad», de «Fin de prohibiciones» u otra de «Velocidad máxima», salvo que esté colocada en el mismo poste que una señal de advertencia de peligro o en el mismo panel que ésta, en cuyo caso la prohibición finaliza cuando termine el peligro señalado. Situada en una vía sin prioridad, deja de tener vigencia al salir de una intersección con una vía con prioridad. Si el límite indicado por la señal coincide con la velocidad máxima permitida para el tipo de vía, recuerda de forma genérica la prohibición de superarla.

R-302. Giro a la derecha prohibido. Prohibición de girar a la derecha.

R-303. Giro a la izquierda prohibido. Prohibición de girar a la izquierda. Incluye, también, la prohibición del cambio de sentido de marcha.

R-304. Media vuelta prohibida. Prohibición de efectuar la maniobra de cambio de sentido de la marcha.

R-305. Adelantamiento prohibido. Por añadidura a los principios generales sobre adelantamiento, indica la prohibición a todos los vehículos de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada, salvo que éstos sean motocicletas de dos ruedas y siempre que no se invada la zona reservada al sentido contrario, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de «Fin de prohibición de adelantamiento» o

de «Fin de prohibiciones». Colocada en aquellos lugares donde por norma esté prohibido el adelantamiento, recuerda de forma genérica la prohibición de efectuar esta maniobra.

R-306. Adelantamiento prohibido para camiones. Prohibición a los camiones cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada, salvo que éstos sean motocicletas de dos ruedas y siempre que no se invada la zona reservada al sentido contrario, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de «Fin de prohibición de adelantamiento para camiones» o de «Fin de prohibiciones».

R-307. Parada y estacionamiento prohibido. Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima.

R-308. Estacionamiento prohibido. Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 a. Estacionamiento prohibido los días impares. Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, los días impares. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 b. Estacionamiento prohibido los días pares. Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, los días pares. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 c. Estacionamiento prohibido la primera quincena. Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, desde las nueve horas del día 1 hasta las nueve horas del día 16. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 d. Estacionamiento prohibido la segunda quincena. Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, desde las nueve horas del día 16 hasta las nueve horas del día 1. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.

R-308 e. Estacionamiento prohibido en vado. Prohíbe el estacionamiento delante de un vado.

R-309. Zona de estacionamiento limitado. Zona de estacionamiento de duración limitada y obligación para el conductor de indicar, de forma reglamentaria, la hora del comienzo del estacionamiento. Se podrá incluir el tiempo máximo autorizado de estacionamiento y el horario de vigencia de la limitación. También se podrá incluir si el estacionamiento está sujeto a pago.

R-310. Advertencias acústicas prohibidas. Recuerda la prohibición general de efectuar señales acústicas, salvo para evitar un accidente.

Artículo 155. *Señales de obligación.*

Son aquellas señales que señalan una norma de circulación obligatoria. Su nomenclatura y significado son los siguientes:

R-400 a, b, c, d y e. Sentido obligatorio. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.

R-401 a, b y c. Paso obligatorio. La flecha señala el lado o los lados del refugio por los que los vehículos han de pasar.

R-402. Intersección de sentido giratorio-obligatorio. Las flechas señalan la dirección y sentido del movimiento giratorio que los vehículos deben seguir.

R-403 a, b y c. Únicas direcciones y sentidos permitidos. Las flechas señalan las únicas direcciones y sentidos que los vehículos pueden tomar.

R-404. Calzada para automóviles, excepto motocicletas sin sidecar. Obligación para los conductores de automóviles, excepto motocicletas, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.

R-405. Calzada para motocicletas sin sidecar. Obligación para los conductores de motocicletas de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.

R-406. Calzada para camiones, furgones y furgonetas. Obligación para los conductores de toda clase de camiones y furgones, independientemente de su masa, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada. La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del vehículo, ya sea en otra placa suplementaria, significa que la obligación sólo se aplica cuando la masa máxima autorizada del vehículo o del conjunto de vehículos supere la citada cifra.

R-407 a. Vía reservada para ciclos o vía ciclista. Obligación para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.

R-407 b. Vía reservada a ciclomotores. Obligación para los conductores de ciclomotores de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.

R-408. Camino para vehículos de tracción animal. Obligación para los conductores de vehículos de tracción animal de utilizar el camino a cuya entrada esté situada.

R-409. Camino reservado para animales de montura. Obligación para los jinetes de utilizar con sus animales de montura el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.

R-410. Camino reservado para peatones. Obligación para los peatones de transitar por el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.

R-411. Velocidad mínima. Obligación para los conductores de vehículos de circular, por lo menos, a la velocidad indicada por la cifra, en kilómetros por hora, que figure en la señal, desde el lugar en que esté situada hasta otra de velocidad mínima diferente, o de fin de velocidad mínima o de velocidad máxima de valor igual o inferior.

R-412. Cadenas para nieve. Obligación de no proseguir la marcha sin cadenas para nieve u otros dispositivos autorizados, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor.

R-413. Alumbrado de corto alcance. Obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance al menos, con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía, desde el lugar en que esté situada la señal hasta otra de fin de esta obligación.

R-414. Calzada para vehículos que transporten mercancías peligrosas. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas de circular por la calzada a cuya entrada esté situada y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.

R-415. Calzada para vehículos que transporten productos contaminantes del agua. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten más de 1.000 litros de productos capaces de contaminar el agua de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.

R-416. Calzada para vehículos que transportan mercancías explosivas e inflamables. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables de circular por la calzada a cuya entrada esté situada y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.

R-417. Uso obligatorio del cinturón de seguridad. Obligación de utilización del cinturón de seguridad.

R-418. Vía exclusiva para vehículos dotados de equipo de telepeaje operativo. Telepeaje obligatorio.

Obligación de efectuar el pago del peaje mediante el sistema de peaje dinámico o telepeaje; el vehículo que circule por el carril o carriles así señalizados deberá estar provisto del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas de acuerdo con las disposiciones legales en la materia.

Artículo 156. *Señales de fin de prohibición o restricción.*

La nomenclatura y significado de las señales de fin de prohibición o restricción son los siguientes:

R-500. Fin de prohibiciones. Señala el lugar desde el que todas las prohibiciones específicas indicadas por anteriores señales de prohibición para vehículos en movimiento dejan de tener aplicación.

R-501. Fin de la limitación de velocidad. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de velocidad máxima.

R-502. Fin de la prohibición de adelantamiento. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de adelantamiento prohibido.

R-503. Fin de la prohibición de adelantamiento para camiones. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de adelantamiento prohibido para camiones.

R-504. Fin de zona de estacionamiento limitado. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de zona de estacionamiento limitado.

R-505. Fin de vía reservada para ciclos. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de vía reservada para ciclos.

R-506. Fin de velocidad mínima. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de velocidad mínima.

Artículo 157. *Formato de las señales de reglamentación.*

1. La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de reglamentación son los que figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran también en el anexo I de este reglamento.

2. Cuando las señales a que se refieren los artículos 151, 152, 153, 154 y 156 sean luminosas, podrá admitirse que los símbolos aparezcan iluminados en blanco sobre fondo oscuro no luminoso.

Subsección 3.ª De las señales de indicación

Artículo 158. *Objeto y tipos.*

1. Las señales de indicación tienen por objeto facilitar al usuario de las vías ciertas indicaciones que pueden serle de utilidad.

2. Las señales de indicación pueden ser:

a) Señales de indicaciones generales.
b) Señales de carriles.
c) Señales de servicio.
d) Señales de orientación.
e) Paneles complementarios.
f) Otras señales.

3. Los paneles complementarios colocados debajo de una señal de indicación podrán expresar la distancia entre dicha señal y el lugar así señalado. La indicación de esta distancia podrá figurar también, en su caso, en la parte inferior de la propia señal.

Artículo 159. *Señales de indicaciones generales.*

La nomenclatura y significado de las señales de indicaciones generales son los siguientes:

S-1. Autopista. Indica el principio de una autopista y, por tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una autopista o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autopista.

S-1 a. Autovía. Indica el principio de una autovía y, por tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una autovía o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autovía.

S-2. Fin de autopista. Indica el final de una autopista.

S-2 a. Fin de autovía. Indica el final de una autovía.

S-3. Vía reservada para automóviles. Indica el principio de una vía reservada a la circulación de automóviles.

S-4. Fin de vía reservada para automóviles. Indica el final de una vía reservada para automóviles.

S-5. Túnel. Indica el principio y eventualmente el nombre de un túnel, de un paso inferior o de un tramo de vía equiparado a túnel. Podrá llevar en su parte inferior la indicación de la longitud del túnel en metros.

S-6. Fin de túnel. Indica el final de un túnel, de un paso inferior o de un tramo de vía equiparado a túnel.

S-7. Velocidad máxima aconsejable. Recomienda una velocidad aproximada de circulación, en kilómetros por hora, que se aconseja no sobrepasar, aunque las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean favorables. Cuando está colocada bajo una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista.

S-8. Fin de velocidad máxima aconsejada. Indica el final de un tramo en el que se recomienda circular a la velocidad en kilómetros por hora indicada en la señal.

S-9. Intervalo aconsejado de velocidades. Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean favorables. Cuando está colocada debajo de una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista.

S-10. Fin de intervalo aconsejado de velocidades. Indica el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de intervalo aconsejado de velocidades.

S-11. Calzada de sentido único. Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de la flecha, los vehículos deben circular en el sentido indicado por ésta, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.

S-11 a. Calzada de sentido único. Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de las flechas (dos carriles), los vehículos deben circular en el sentido indicado por éstas, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.

S-11 b. Calzada de sentido único. Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de las flechas (tres carriles), los vehículos deben circular en el sentido indicado por éstas, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.

S-12. Tramo de calzada de sentido único. Indica que, en el tramo de calzada que se prolonga en la dirección de la flecha, los vehículos deben circular en el sentido indicado por ésta, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.

S-13. Situación de un paso para peatones. Indica la situación de un paso para peatones.

S-14 a. Paso superior para peatones. Indica la situación de un paso superior para peatones.

S-14 b. Paso inferior para peatones. Indica la situación de un paso inferior para peatones.

S-15 a, b, c y d. Preseñalización de calzada sin salida. Indican que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.

S-16. Zona de frenado de emergencia. Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado.

S-17. Estacionamiento. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento señalado.

S-18. Lugar reservado para taxis. Indica el lugar reservado a la parada y al estacionamiento de taxis libres y en servicio. La inscripción de un número indica el número total de espacios reservados a este fin.

S-19. Parada de autobuses. Indica el lugar reservado para parada de autobuses.

S-20. Parada de tranvías. Indica el lugar reservado para parada de tranvías.

S-21. Transitabilidad en tramo o puerto de montaña. Indica la situación de transitabilidad del puerto o tramo definido en la parte superior de la señal.

S-21.1 a, b, c, d y e. Transitabilidad en tramo o puerto de montaña. El panel 1 puede ir en blanco con la inscripción «ABIERTO»; en tal caso, indica que pueden circular todos los vehículos sin restricción; en verde, que indica que el puerto está transitable, si bien existe

prohibición de adelantar para los camiones con masa máxima autorizada mayor de 3.500 kilogramos; amarillo, que indica que el puerto está transitable, excepto para los camiones con masa máxima autorizada mayor de 3.500 kilogramos y vehículos articulados, y los turismos y autobuses circularán a una velocidad máxima de 60 km/h; rojo, que indica que para circular es obligatorio el uso de cadenas o neumáticos especiales a una velocidad máxima de 30 km/h y que está prohibida la circulación de vehículos articulados, camiones y autobuses; y en negro con la inscripción «CERRADO», que indica que la carretera se encuentra intransitable para cualquier tipo de vehículo.

S-21.2 a, b, c y d. Transitabilidad en tramo o puerto de montaña. El panel 2 será de color blanco y podrá llevar las siguientes inscripciones: la señal R-306 cuando el panel 1 vaya en verde; las señales R-106 y R-301 con la limitación a 60 km/h cuando el panel 1 sea amarillo y la señal R-107 con la inscripción 3,5 toneladas y R-412 cuando el panel 1 sea rojo.

S-21.3 a y b. Transitabilidad en tramo o puerto de montaña. El panel 3 puede llevar una inscripción del lugar a partir del cual se aplican las indicaciones del panel 1 y 2.

S-22. Cambio de sentido al mismo nivel. Indica la proximidad de un lugar en el que se puede efectuar un cambio de sentido al mismo nivel.

S-23. Hospital. Indica, además, a los conductores de vehículos la conveniencia de tomar las precauciones que requiere la proximidad de establecimientos médicos, especialmente la de evitar la producción de ruido.

S-24. Fin de obligación de alumbrado de corto alcance (cruce). Indica el final de un tramo en que es obligatorio el alumbrado de cruce o corto alcance y recuerda la posibilidad de prescindir de éste, siempre que no venga impuesto por circunstancias de visibilidad, horario o iluminación de la vía.

S-25. Cambio de sentido a distinto nivel. Indica la proximidad de una salida a través de la cual se puede efectuar un cambio de sentido a distinto nivel.

S-26 a, b y c. Paneles de aproximación a salida. Indica en una autopista, en una autovía o en una vía para automóviles que la próxima salida está situada, aproximadamente, a 300 metros, 200 metros y 100 metros, respectivamente.

Si la salida fuera por la izquierda, la diagonal o diagonales serían descendentes de izquierda a derecha y las señales se situarían a la izquierda de la calzada.

S-27. Auxilio en carretera. Indica la situación del poste o puesto de socorro más próximo desde el que se puede solicitar auxilio en caso de accidente o avería. La señal puede indicar la distancia a la que éste se halla.

S-28. Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.

Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

S-29. Fin de calle residencial. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

S-30. Zona a 30. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad.

S-31. Fin de zona a 30. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

S-32. Telepeaje. Indica que el vehículo que circule por el carril o carriles así señalizados puede efectuar el pago del peaje mediante el sistema de peaje dinámico o telepeaje, siempre que esté provisto del medio técnico que posibilite su uso.

S-33. Senda ciclable. Indica la existencia de una vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

S-34. Apartadero en túneles. Indica la situación de un lugar donde se puede apartar el vehículo en un túnel, a fin de dejar libre el paso.

S-34 a. Apartadero en túneles. Indica la situación de un lugar donde se puede apartar el vehículo en un túnel, a fin de dejar libre el paso, y que dispone de teléfono de emergencia.

Artículo 160. *Señales de carriles.*

Las señales de carriles indican una reglamentación especial para uno o más carriles de la calzada.

Se pueden citar las siguientes:

S-50 a, b, c, d y e. Carriles reservados para el tráfico en función de la velocidad señalizada. Indica que el carril sobre el que está situada la señal de velocidad mínima sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha. El final de la obligatoriedad de velocidad mínima vendrá establecido por la señal S-52 o R-506.

S-51. Carril reservado para autobuses. Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado. La mención taxi autoriza también a los taxis la utilización de este carril. En los tramos en que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha o adelantar, dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.

S-52. Final de carril destinado a la circulación. Preseñaliza el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.

S-52 a y b. Final de carril destinado a la circulación. Preseñaliza, en una calzada de doble sentido de circulación, el carril que va a cesar de ser utilizable, e indica el cambio de carril preciso.

S-53. Paso de uno a dos carriles de circulación. Indica, en un tramo con un solo carril en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de la circulación.

S-53 a. Paso de uno a dos carriles de circulación con especificación de la velocidad máxima en cada uno de ellos. Indica, en un tramo con un solo carril de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.

S-53 b. Paso de dos a tres carriles de circulación. Indica, en un tramo con dos carriles en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación.

S-53 c. Paso de dos a tres carriles de circulación con especificación de la velocidad máxima en cada uno de ellos. Indica, en un tramo con dos carriles en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.

S-60 a. Bifurcación hacia la izquierda en calzada de dos carriles. Indica, en una calzada de dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-60 b. Bifurcación hacia la derecha en calzada de dos carriles. Indica, en una calzada de dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-61 a. Bifurcación hacia la izquierda en calzada de tres carriles. Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-61 b. Bifurcación hacia la derecha en calzada de tres carriles. Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-62 a. Bifurcación hacia la izquierda en calzada de cuatro carriles. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-62 b. Bifurcación hacia la derecha en calzada de cuatro carriles. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.

S-63. Bifurcación en calzada de cuatro carriles. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo los dos carriles de la izquierda se bifurcarán hacia la izquierda y los dos de la derecha hacia la derecha.

S-64. Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada. Indica que el carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista sólo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como su sentido de la circulación.

Artículo 161. *Señales de servicio.*

Las señales de servicio informan de un servicio de posible utilidad para los usuarios de la vía. El significado y nomenclatura de las señales de servicio son los siguientes:

S-100. Puesto de socorro. Indica la situación de un centro, oficialmente reconocido, donde puede realizarse una cura de urgencia.

S-101. Base de ambulancia. Indica la situación de una ambulancia en servicio permanente para cura y traslado de heridos en accidentes de circulación.

S-102. Servicio de inspección técnica de vehículos. Indica la situación de una estación de inspección técnica de vehículos.

S-103. Taller de reparación. Indica la situación de un taller de reparación de automóviles.

S-104. Teléfono. Indica la situación de un aparato telefónico.

S-105. Surtidor de carburante. Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburante.

S-106. Taller de reparación y surtidor de carburante. Indica la situación de una instalación que dispone de taller de reparación y surtidor de carburante.

S-107. Campamento. Indica la situación de un lugar (campamento) donde puede acamparse.

S-108. Agua. Indica la situación de una fuente con agua.

S-109. Lugar pintoresco. Indica un sitio pintoresco o el lugar desde el que se divisa.

S-110. Hotel o motel. Indica la situación de un hotel o motel.

S-111. Restauración. Indica la situación de un restaurante.

S-112. Cafetería. Indica la situación de un bar o cafetería.

S-113. Terreno para remolques-vivienda. Indica la situación de un terreno en el que puede acamparse con remolque-vivienda (caravana).

S-114. Merendero. Indica el lugar que puede utilizarse para el consumo de comidas o bebidas.

S-115. Punto de partida para excursiones a pie. Indica un lugar apropiado para iniciar excursiones a pie.

S-116. Campamento y terreno para remolques-vivienda. Indica la situación de un lugar donde puede acamparse con tienda de campaña o con remolque-vivienda.

S-117. Albergue de juventud. Indica la situación de un albergue cuya utilización está reservada a organizaciones juveniles.

S-118. Información turística. Indica la situación de una oficina de información turística.

S-119. Coto de pesca. Indica un tramo del río o lago en el que la pesca está sujeta a autorización especial.

S-120. Parque nacional. Indica la situación de un parque nacional cuyo nombre no figura inscrito.

S-121. Monumento. Indica la situación de una obra histórica o artística declarada monumento.

S-122. Otros servicios. Señal genérica para cualquier otro servicio, que se inscribirá en el recuadro blanco.

S-123. Área de descanso. Indica la situación de un área de descanso.

S-124. Estacionamiento para usuarios del ferrocarril. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril.

S-125. Estacionamiento para usuarios del ferrocarril inferior. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril inferior y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril inferior.

S-126. Estacionamiento para usuarios de autobús. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación o una terminal de autobuses y destinada principalmente para los vehículos privados de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en autobús.

S-127. Área de servicio. Indica en autopista o autovía la situación de un área de servicio.

Artículo 162. *Señales de orientación.*

1. Las señales de orientación se subdividen en: señales de preseñalización, señales de dirección, señales de identificación de carreteras, señales de localización, señales de confirmación y señales de uso específico en poblado.

2. Las señales de preseñalización se colocarán a una distancia adecuada de la intersección para que su eficacia sea máxima, tanto de día como de noche, teniendo en cuenta las condiciones viales y de circulación, especialmente la velocidad habitual de los vehículos y la distancia a la que sea visible dicha señal. Esta distancia podrá reducirse a unos 50 metros en los poblados pero deberá ser, por lo menos, de 500 metros en las autopistas y autovías. Estas señales podrán repetirse. La distancia entre la señal y la intersección podrá indicarse por medio de un panel complementario colocado encima de la señal; esa distancia se podrá indicar también en la parte superior de la propia señal.

La nomenclatura y significado de las señales de preseñalización son los siguientes:

S-200. Preseñalización de glorieta. Indica las direcciones de las distintas salidas de la próxima glorieta. Si alguna inscripción figura sobre fondo azul, indica que la salida conduce hacia una autopista o autovía.

S-220. Preseñalización de direcciones hacia una carretera convencional. Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección cuando uno de ellos conduce a una carretera convencional.

S-222. Preseñalización de direcciones hacia una autopista o una autovía. Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección cuando uno de ellos conduce a una autopista o una autovía.

S-222 a. Preseñalización de direcciones hacia una autopista o una autovía y dirección propia. Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección cuando uno de ellos conduce a una autopista o una autovía. También indica la dirección propia de la carretera convencional.

S-225. Preseñalización de direcciones en una autopista o una autovía hacia cualquier carretera. Indica en una autopista o en una autovía las direcciones de los distintos ramales en la próxima intersección. También indica la distancia, el número y, en su caso, la letra del enlace y ramal.

S-230. Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia carretera convencional.

Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra.

S-230 a. Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia carretera convencional y dirección propia. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra. También indica la dirección propia de la carretera convencional.

S-232. Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia autopista o autovía. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra.

S-232 a. Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia autopista o autovía y dirección propia. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra. También indica la dirección propia de la carretera convencional.

S-235. Preseñalización con señales sobre la calzada en autopista o autovía hacia cualquier carretera. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida, la distancia a la que se encuentra y el número del enlace.

S-235 a. Preseñalización con señales sobre la calzada en autopista o autovía hacia cualquier carretera y dirección propia. Indica las direcciones del ramal de la próxima salida, la distancia a la que se encuentra y el número del enlace. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

S-242. Preseñalización en autopista o autovía de dos salidas muy próximas hacia cualquier carretera. Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia, el número del enlace y la letra de cada salida.

S-242 a. Preseñalización en autopista o autovía de dos salidas muy próximas hacia cualquier carretera y dirección propia. Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

S-250. Preseñalización de itinerario. Indica el itinerario que es preciso seguir para tomar la dirección que señala la flecha.

S-260. Preseñalización de carriles. Indica las únicas direcciones permitidas, en la próxima intersección, a los usuarios que circulan por los carriles señalados.

S-261. Preseñalización en carretera convencional de zona o área de servicio. Indica, en una carretera convencional, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio.

S-263. Preseñalización en autopista o autovía de una zona o área de servicio con salida compartida. Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio, y que ésta coincide con una salida hacia una o varias poblaciones.

S-263 a. Preseñalización en autopista o autovía de una zona o área de servicio con salida exclusiva. Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio.

S-264. Preseñalización en carretera convencional de una vía de servicio. Indica, en carretera convencional, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados.

S-266. Preseñalización en autopista o autovía de una vía de servicio, con salida compartida. Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados, y que ésta coincide con una salida hacia una o varias poblaciones.

S-266 a. Preseñalización en autopista o autovía de una vía de servicio, con salida exclusiva. Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados.

S-270. Preseñalización de dos salidas muy próximas. Indica la proximidad de dos salidas consecutivas entre las que, por carecer de distancia suficiente entre sí, no es posible instalar otras señales de orientación individualizadas para cada salida.

Las letras o, en su caso, los números corresponden a los de las señales de preseñalización inmediatamente anteriores.

S-271. Preseñalización de área de servicio. Indica, en autopista o autovía, la salida hacia un área de servicio.

3. El significado y nomenclatura de las señales de dirección son los siguientes:

S-300. Poblaciones de un itinerario por carretera convencional. Indica los nombres de poblaciones situadas en un itinerario constituido por una carretera convencional y el sentido por el que aquéllas se alcanzan. El cajetín situado dentro de la señal define la categoría y número de la carretera. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-301. Poblaciones en un itinerario por autopista o autovía. Indica los nombres de poblaciones situadas en un itinerario constituido por una autopista o autovía y el sentido por el que aquéllas se alcanzan. El cajetín situado dentro de la señal define la categoría y número de la carretera. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-310. Poblaciones de varios itinerarios. Indica las carreteras y poblaciones que se alcanzan en el sentido que indica la flecha.

S-320. Lugares de interés por carretera convencional. Indica lugares de interés general que no son poblaciones situados en un itinerario constituido por una carretera convencional. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-321. Lugares de interés por autopista o autovía. Indica lugares de interés que no son poblaciones situados en un itinerario constituido por una autopista o autovía. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-322. Señal de destino hacia una vía ciclista o senda ciclable. Indica la existencia en la dirección apuntada por la flecha de una vía ciclista o senda ciclable. Las cifras escritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.

S-341. Señales de destino de salida inmediata hacia carretera convencional. Indica el lugar de salida de una autopista o autovía hacia una carretera convencional. La cifra indica el número del enlace que se corresponde con el punto kilométrico de la carretera.

S-342. Señales de destino de salida inmediata hacia autopista o autovía. Indica el lugar de salida de una autopista o autovía hacia una autopista o autovía. La cifra indica el número del enlace que se corresponde con el punto kilométrico de la carretera.

S-344. Señales de destino de salida inmediata hacia una zona, área o vía de servicio. Indica el lugar de salida de cualquier carretera hacia una zona, área o vía de servicio.

S-347. Señales de destino de salida inmediata hacia una zona, área o vía de servicio, con salida compartida hacia una autopista o autovía. Indica el lugar de salida de cualquier carretera hacia una zona, área o vía de servicio, y que ésta coincide con una salida hacia una autopista o autovía.

S-348 a. Señal de destino en desvío. Indica que, por el itinerario provisional de desvío y en el sentido indicado por la flecha, se alcanza el destino que aparece en la señal.

S-348 b. Señal variable de destino. Indica que en el sentido apuntado por la flecha se alcanza el destino que aparece en la señal.

S-350. Señal sobre la calzada, en carretera convencional. Salida inmediata hacia carretera convencional. Indica, en la carretera convencional, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una carretera convencional y, en su caso, el número de ésta.

S-351. Señal sobre la calzada en autopista y autovía. Salida inmediata hacia carretera convencional. Indica, en autopista y autovía, en el lugar en que se inicia el ramal de salida de cualquier carretera, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una carretera convencional y, en su caso, el número de ésta. También indica el número y, en su caso, la letra del enlace y ramal.

S-354. Señal sobre la calzada, en carretera convencional. Salida inmediata hacia autopista o autovía. Indica, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una autopista o una autovía y, en su caso, el número de éstas.

S-355. Señal sobre la calzada en autopista y autovía. Salida inmediata hacia autopista o autovía. Indica, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una autopista o autovía y, en su caso, el número de éstas. También indica el número y, en su caso, la letra del enlace y ramal.

S-360. Señales sobre la calzada en carretera convencional. Salida inmediata hacia carretera convencional y dirección propia. Indica, en una carretera convencional, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia otra carretera convencional. También indica la dirección propia de la carretera convencional y su número.

S-362. Señales sobre la calzada en carretera convencional. Salida inmediata hacia autopista o autovía y dirección propia. Indica, en una carretera convencional, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una autopista o una autovía. También indica la dirección propia de la carretera convencional.

S-366. Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Salida inmediata hacia carretera convencional y dirección propia. Indica, en una autopista o una autovía, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una carretera convencional, así como el número del enlace y, en su caso, la letra del ramal. También indica la dirección propia de la autopista o la autovía.

S-368. Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Salida hacia autopista o autovía y dirección propia. Indica, en una autopista o una autovía, las direcciones que se alcanzan

por la salida inmediata hacia una autopista o una autovía, así como el número del enlace y, en su caso, la letra del ramal. También indica la dirección propia de la autopista o de la autovía.

S-371. Señales sobre calzada en carretera convencional. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia carretera convencional y dirección propia.

S-373. Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia carretera convencional y dirección propia. Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia de la segunda, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

S-375. Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia autopista o autovía y dirección propia. Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia de la segunda, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

4. Las señales destinadas a identificar las vías, sea por su número, compuesto en cifras, letras o una combinación de ambas, sea por su nombre, estarán constituidas por este número o este nombre encuadrados en un rectángulo o en un escudo. Tienen la nomenclatura y el significado siguientes:

S-400. Itinerario europeo. Identifica un itinerario de la red europea.

S-410. Autopista y autovía. Identifica una autopista o autovía. Cuando ésta es de ámbito autonómico, además de la letra A y a continuación del número correspondiente o bien encima de la señal con un panel complementario, pueden incluirse las siglas de identificación de la comunidad autónoma. Ninguna carretera que no tenga características de autopista o autovía podrá ser identificada con la letra A. Cuando la autopista o autovía es una ronda o circunvalación la letra A podrá sustituirse por las letras indicativas de la ciudad, de acuerdo con el código establecido al efecto por los Ministerios de Fomento e Interior.

S-410 a. Autopista de peaje. Identifica una autopista de peaje.

S-420. Carretera de la red general del Estado. Identifica una carretera de la red general del Estado que no sea autopista o autovía.

S-430. Carretera autonómica de primer nivel. Identifica una carretera del primer nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

S-440. Carretera autonómica de segundo nivel. Identifica una carretera del segundo nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

S-450. Carretera autonómica de tercer nivel. Identifica una carretera del tercer nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

5. Las señales de localización podrán utilizarse para indicar la frontera entre dos Estados o el límite entre dos divisiones administrativas del mismo Estado o el nombre de un poblado, un río, un puerto, un lugar u otra circunstancia de naturaleza análoga.

La nomenclatura y significado de las señales de localización son los siguientes:

S-500. Entrada a poblado. Indica el lugar a partir del cual rigen las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado.

S-510. Fin de poblado. Indica el lugar desde donde dejan de ser aplicables las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado.

S-520. Situación de punto característico de la vía. Indica un lugar de interés general en la vía.

S-540. Situación de límite de provincia. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una provincia.

S-550. Situación de límite de comunidad autónoma. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una comunidad autónoma.

S-560. Situación de límite de comunidad autónoma y provincia. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una comunidad autónoma y provincia.

S-570. Hito kilométrico en autopista y autovía. Indica el punto kilométrico de la autopista o autovía cuya identificación aparece en la parte superior.

S-570 a. Hito kilométrico en autopista de peaje. Indica el punto kilométrico de la autopista de peaje cuya identificación aparece en la parte superior.

S-571. Hito kilométrico en autopista y autovía que, además, forma parte de un itinerario europeo. Indica el punto kilométrico de la autopista o autovía que, además, forma parte de un itinerario europeo, cuya identificación aparece en la parte superior de la señal.

S-572. Hito kilométrico en carretera convencional. Indica el punto kilométrico de una carretera convencional cuya identificación aparece en la parte superior sobre el fondo del color que corresponda a la red de carreteras a la que pertenezca.

S-573. Hito kilométrico en itinerario europeo. Indica el punto kilométrico de una carretera convencional y que forma parte de un itinerario europeo, cuyas letras y números aparecen en la parte superior de la señal.

S-574. Hito miriamétrico en autopista o autovía. Indica el punto kilométrico de una autopista o autovía cuando aquel es múltiplo de 10.

S-574 a. Hito miriamétrico en carretera convencional. Indica el punto kilométrico de una carretera convencional cuando aquel es múltiplo de 10.

S-574 b. Hito miriamétrico en autopista de peaje. Indica el punto kilométrico de una autopista de peaje cuando aquel es múltiplo de 10.

S-575. Hito miriamétrico. Indica el punto kilométrico de una carretera que no es autopista ni autovía cuando aquel es múltiplo de 10. Su color se corresponderá con el de la red de la que forma parte dicha carretera.

6. Las señales de confirmación tienen por objeto recordar, cuando las autoridades competentes lo estimen necesario, como puede ser a la salida de los poblados importantes, la dirección de la vía.

Cuando se indiquen distancias, las cifras que las expresen se colocarán después del nombre de la localidad.

Su nomenclatura y significado son los siguientes:

S-600. Confirmación de poblaciones en un itinerario por carretera convencional. Indica, en carretera convencional, los nombres y distancias en kilómetros a las poblaciones expresadas.

S-602. Confirmación de poblaciones en un itinerario por autopista o autovía. Indica, en autopista o autovía, los nombres y distancias en kilómetros a las poblaciones expresadas.

7. Las señales de uso específico en poblado están constituidas por módulos, utilizados conjunta o separadamente, cuya finalidad común es comunicar que los lugares a que se refieren se alcanzan siguiendo el sentido marcado por la flecha, y cuya nomenclatura y significado respectivos son los siguientes:

S-700. Lugares de la red viaria urbana. Indica los nombres de calles, avenidas, plazas, glorietas o de cualquier otro punto de la red viaria.

S-710. Lugares de interés para viajeros. Indica los lugares de interés para los viajeros, tales como estaciones, aeropuertos, zonas de embarque de los puertos, hoteles, campamentos, oficinas de turismo y automóvil club.

S-720. Lugares de interés deportivo o recreativo. Indica los lugares en que predomina un interés deportivo o recreativo.

S-730. Lugares de carácter geográfico o ecológico. Indica los lugares de tipo geográfico o de interés ecológico.

S-740. Lugares de interés monumental o cultural. Indica los lugares de interés monumental, histórico, artístico o, en general, cultural.

S-750. Zonas de uso industrial. Indica las zonas de importante atracción de camiones, mercancías y, en general, tráfico industrial pesado.

S-760. Autopistas y autovías. Indica las autopistas y autovías y los lugares a los que por ellas puede accederse.

S-770. Otros lugares y vías. Indica las carreteras que no sean autopistas o autovías, los poblados a los que por ellas pueda accederse, así como otros lugares de interés público no comprendidos en las señales S-700 a S-760.

Artículo 163. *Paneles complementarios.*

Los paneles complementarios precisan el significado de la señal que complementan. Su nomenclatura y significado son los siguientes:

S-800. Distancia al comienzo del peligro o prescripción. Indica la distancia desde el lugar donde está la señal a aquél en que comienza el peligro o comienza a regir la prescripción de aquélla. En el caso de que esté colocada bajo la señal de advertencia de peligro por estrechamiento de calzada, puede indicar la anchura libre del citado estrechamiento.

S-810. Longitud del tramo peligroso o sujeto a prescripción. Indica la longitud en que existe el peligro o en que se aplica la prescripción.

S-820 y S-821. Extensión de la prohibición, a un lado. Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha.

S-830. Extensión de la prohibición, a ambos lados. Colocada bajo una señal de prohibición, indica las distancias en que se aplica esta prohibición en cada sentido indicado por las flechas.

S-840. Preseñalización de detención obligatoria. Colocada bajo la señal de ceda el paso, indica la distancia a que se encuentra la señal de detención obligatoria o stop de la próxima intersección.

S-850 a S-853. Itinerario con prioridad. Panel adicional de la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.

S-860. Genérico. Panel para cualquier otra aclaración o delimitación de la señal o semáforo bajo el que este colocado.

S-870. Aplicación de la señalización. Indica, bajo la señal de prohibición o prescripción, que la señal se refiere exclusivamente al ramal de salida cuya dirección coincide aproximadamente con la de la flecha. Colocada bajo otra señal, indica que ésta se aplica solamente en el ramal de salida.

S-880. Aplicación de señalización a determinados vehículos. Indica, bajo la señal vertical correspondiente, que la señal se refiere exclusivamente a los vehículos que figuran en el panel, y que pueden ser camiones, vehículos con remolque, autobuses o ciclos.

S-890. Panel complementario de una señal vertical. Indica, bajo otra señal vertical, que ésta se refiere a las circunstancias que se señalan en el panel como nieve, lluvia o niebla.

Artículo 164. *Otras señales.*

Otras señales de indicación son las siguientes:

S-900. Peligro de incendio. Advierte del peligro que representa encender un fuego.

S-910. Extintor. Indica la situación de un extintor de incendios.

S-920. Entrada a España. Indica que se ha entrado en territorio español por una carretera procedente de otro país.

S-930. Confirmación del país. Indica el nombre del país hacia el que se dirige la carretera. La cifra en la parte inferior indica la distancia a la que se encuentra la frontera.

S-940. Limitaciones de velocidad en España. Indica los límites genéricos de velocidad en las distintas clases de carreteras y en zona urbana en España.

S-950. Radiofrecuencia de emisoras específicas de información sobre carreteras. Indica la frecuencia a que hay que conectar el receptor de radiofrecuencia para recibir información.

S-960. Teléfono de emergencia. Indica la situación de un teléfono de emergencia.

S-970. Apartadero. Indica la situación en un apartadero de un extintor de incendios y teléfono de emergencia.

S-980. Salidas de emergencias. Indica la situación de una salida de emergencia.

S-990. Cartel flecha indicativa señal de emergencia en túneles. Indica la dirección y distancia a una salida de emergencia.

Artículo 165. *Formato de las señales de indicación.*

La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de indicación figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura de las correspondientes señales figuran también en el anexo I de este reglamento.

Sección 5.ª De las marcas viales

Artículo 166. *Objeto y clases.*

1. Las marcas sobre el pavimento, o marcas viales, tienen por objeto regular la circulación y advertir o guiar a los usuarios de la vía, y pueden emplearse solas o con otros medios de señalización, a fin de reforzar o precisar sus indicaciones.

2. Las marcas viales pueden ser: marcas blancas longitudinales, marcas blancas transversales, señales horizontales de circulación, otras marcas e inscripciones de color blanco y marcas de otros colores.

Artículo 167. *Marcas blancas longitudinales.*

La nomenclatura y significado de las marcas blancas longitudinales son los siguientes:

a) Marca longitudinal continua. Una marca longitudinal consistente en una línea continua sobre la calzada significa que ningún conductor con su vehículo o animal debe atravesarla ni circular con su vehículo sobre ella ni, cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, circular por la izquierda de aquélla.

Una marca longitudinal constituida por dos líneas continuas adosadas tiene el mismo significado.

Una línea blanca continua sobre la calzada también puede indicar la existencia de un carril especial, y los conductores de los vehículos que circulen por el carril especial pueden sobrepasarla con las debidas precauciones para abandonarlo cuando así lo exija la maniobra o el destino que pretenden seguir. En este caso la marca es sensiblemente más ancha que en el caso general.

b) Marca longitudinal discontinua. Una línea discontinua en la calzada está destinada a delimitar los carriles con el fin de guiar la circulación, y significa que ningún conductor debe circular con su vehículo o animal sobre ella, salvo, cuando sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita, en calzadas con carriles estrechos (de menos de tres metros de anchura).

Puede además estar destinada a:

1.º Anunciar al conductor que se aproxima a una marca longitudinal continua la prohibición que esta marca implica o la proximidad de un tramo de vía que presente un riesgo especial; en estos casos, la separación entre los trazos de la línea es sensiblemente más corta que en el caso general.

2.º Indicar la existencia de un carril especial (para determinar la clase de vehículos, de entrada o salida, u otro); en este caso la marca es sensiblemente más ancha que en el caso general.

c) Marcas longitudinales discontinuas dobles. Como caso especial de línea discontinua, las dobles que delimitan un carril por ambos lados significan que éste es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar reglamentada en uno u otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios.

d) Marcas longitudinales continuas adosadas a discontinuas. Cuando una marca consista en una línea longitudinal continua adosada a otra discontinua, los conductores no deben tener en cuenta más que la línea situada en el lado por el que circulan. Cuando estas marcas separen sentidos distintos de circulación, esta disposición no impide que los conductores que hayan efectuado un adelantamiento vuelvan a ocupar su lugar normal en la calzada.

e) Marcas de guía en la intersección. Indican a los conductores cómo se debe realizar determinada maniobra en una intersección.

f) Líneas de borde y estacionamiento. A los efectos de este artículo, no se consideran incluidas las líneas longitudinales que delimitan, para hacerlos mas visibles, los bordes de la calzada o los lugares de estacionamiento contemplados en el artículo 170.

Artículo 168. *Marcas blancas transversales.*

La nomenclatura y significado de las marcas blancas transversales son los siguientes:

a) Marca transversal continua. Una línea continua, dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles, es una línea de detención que indica que ningún vehículo o animal ni su carga debe franquearla en cumplimiento de la obligación impuesta por una señal horizontal o vertical de detención obligatoria, una señal de prohibición de pasar sin detenerse, un paso para peatones indicado por una marca vial, un semáforo o una señal de detención efectuada por un agente de la circulación o por la existencia de un paso a nivel o puente móvil.

Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.

b) Marca transversal discontinua. Una línea discontinua dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles es una línea de detención que indica que, salvo en circunstancias anormales que reduzcan la visibilidad, ningún vehículo o animal ni su carga deben franquearla, cuando tengan que ceder el paso, en cumplimiento de la obligación impuesta por una señal vertical u horizontal de «Ceda el paso», por una flecha verde de giro de un semáforo, o cuando no haya ninguna señal de prioridad por aplicación de las normas que rigen ésta.

c) Marca de paso para peatones. Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas.

d) Marca de paso para ciclistas. Una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia.

Artículo 169. *Señales horizontales de circulación.*

La nomenclatura de las señales horizontales de circulación es la siguiente:

a) Ceda el paso. Un triángulo, marcado sobre la calzada con el vértice opuesto al lado menor y dirigido hacia el vehículo que se acerca, indica a su conductor la obligación que tiene en la próxima intersección de ceder el paso a otros vehículos. Si el mencionado triángulo está situado en un carril delimitado por líneas longitudinales, la anterior obligación se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril.

b) Detención obligatoria o stop. El símbolo «stop», marcado sobre la calzada, indica al conductor la obligación de detener su vehículo ante una próxima línea de detención o, si esta no existiera, inmediatamente antes de la calzada a la que se aproxima, y de ceder el paso a los vehículos que circulen por esa calzada. Si el citado símbolo está situado en un carril delimitado por líneas longitudinales, la anterior obligación se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril.

c) Señal de limitación de velocidad. Indica que ningún vehículo debe sobrepasar la velocidad expresada en kilómetros por hora. Si la cifra está situada en un carril delimitado por líneas longitudinales, la anterior prohibición se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril. La limitación establecida se aplica hasta la próxima señal de «Fin de limitación», «Fin de limitación de velocidad» u otra señal de velocidad máxima diferente.

d) Flecha de selección de carriles. Una flecha situada en un carril delimitado por líneas longitudinales indica que todo conductor debe seguir la dirección, o una de las direcciones, indicada por la flecha en el carril en que aquél se halle o, si la señalización lo permite, cambiarse a otro carril. Esta flecha puede ir complementada con una inscripción de destino.

e) Flecha de salida. Indica a los conductores el lugar donde pueden iniciar el cambio de carril para tomar una salida y la dirección propia de ésta.

f) Flecha de fin de carril. Indica que el carril en que está situada termina próximamente y es preciso seguir su indicación.

g) Flecha de retorno. Una flecha, situada aproximadamente en el eje de una calzada de doble sentido de circulación y que apunta hacia la derecha, anuncia la proximidad de una línea continua que implica la prohibición de circular por su izquierda, e indica, por tanto, que todo conductor debe circular con su vehículo cuanto antes por el carril a la derecha de la flecha.

Artículo 170. *Otras marcas e inscripciones de color blanco.*

La nomenclatura y significado de otras marcas e inscripciones de color blanco son los siguientes:

a) Marca de bifurcación. Anuncia al conductor que se aproxima a una bifurcación en la calzada por la que transita, con posible reajuste del número total de carriles antes y después de ella.

b) Marca de paso a nivel. Las letras «P» y «N», una a cada lado de un aspa, indican la proximidad de un paso a nivel.

c) Inscripción de carril o zona reservada. Indica que un carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, parada o estacionamiento de determinados vehículos tales como autobuses (bus), taxis y ciclos.

d) Marca de comienzo de carril reservado. Indica el comienzo de un carril reservado para determinados vehículos.

e) Marca de vía ciclista. Indica una vía ciclista o senda ciclable.

f) Líneas y marcas de estacionamiento. Delimitan los lugares o zonas de estacionamiento, así como la forma en que los vehículos deben ocuparlos.

g) Cebreado. Una zona marcada por franjas oblicuas paralelas enmarcadas por una línea continua significa que ningún conductor debe entrar con su vehículo o animal en la citada zona, excepto los obligados a circular por el arcén.

h) Línea de borde de calzada. Delimita para hacerlo más visible el borde de la calzada.

i) Otras marcas o inscripciones de color blanco en la calzada repiten indicaciones de señales o proporcionan a los usuarios indicaciones útiles.

Artículo 171. *Marcas de otros colores.*

La nomenclatura y significado de marcas de otros colores son los siguientes:

a) Marca amarilla zigzag. Indica el lugar de la calzada en que el estacionamiento está prohibido a los vehículos en general, por estar reservado para algún uso especial que no implique larga permanencia de ningún vehículo. Generalmente se utilizará en zonas de parada (no estacionamiento) de autobuses o destinadas a la carga y descarga de vehículos.

b) Marca amarilla longitudinal continua. Una línea continua de color amarillo, en el bordillo o junto al borde de la calzada, significa que la parada y el estacionamiento están prohibidos o sometidos a alguna restricción temporal, indicada por señales, en toda la longitud de la línea y en el lado en que esté dispuesta.

c) Marca amarilla longitudinal discontinua. Una línea discontinua de color amarillo, en el bordillo o junto al borde de la calzada, significa que el estacionamiento está prohibido o sometido a alguna restricción temporal, indicada por señales, en toda la longitud de la línea y en el lado en que esté dispuesta.

d) Cuadrícula de marcas amarillas. Un conjunto de líneas amarillas entrecruzadas recuerda a los conductores la prohibición establecida en el artículo 59.1.

e) Damero blanco y rojo. Una cuadrícula de marcas blancas y rojas indica el lugar donde empieza una zona de frenado de emergencia y prohíbe la parada, el estacionamiento o la utilización de esta parte de la calzada con otros fines.

f) Marcas azules. Las marcas que delimitan los lugares en que el estacionamiento está permitido, que sean de color azul en lugar del normal color blanco, indican que, en ciertos periodos del día, la duración del estacionamiento autorizado está limitada.

Artículo 172. *Formato de las marcas viales.*

La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las marcas viales figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura de las correspondientes marcas figuran también en el anexo I de este reglamento.

TÍTULO V

Señales en los vehículos

Artículo 173. *Objeto, significado y clases.*

1. Las señales en los vehículos están destinadas a dar a conocer a los usuarios de la vía determinadas circunstancias o características del vehículo en que están colocadas, del servicio que presta, de la carga que transporta o de su propio conductor.

2. Con independencia de las exigidas por otras reglamentaciones específicas, la nomenclatura y significado de las señales en los vehículos son las siguientes:

V-1. Vehículo prioritario. Indica que se trata de un vehículo de los servicios de policía, de extinción de incendios, protección civil y salvamento o de asistencia sanitaria, en servicio urgente, si se utiliza de forma simultánea con el aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

V-2. Vehículos para obras o servicios, tractores agrícolas, maquinaria agrícola automotriz, demás vehículos especiales, transportes especiales y columnas militares. Indica que se trata de un vehículo de esta clase, en servicio, o de un transporte especial o columna militar.

V-3. Vehículo de policía. Señaliza un vehículo de esta clase en servicio no urgente.

V-4. Limitación de velocidad. Indica que el vehículo no debe circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la cifra que figura en la señal.

V-5. Vehículo lento. Indica que se trata de un vehículo de motor, o conjunto de vehículos, que, por construcción, no puede sobrepasar la velocidad de 40 kilómetros por hora.

V-6. Vehículo largo. Indica que el vehículo o conjunto de vehículos tiene una longitud superior a 12 metros.

V-7. Distintivo de nacionalidad española. Indica que el vehículo está matriculado en España.

V-8. Distintivo de nacionalidad extranjera. Indica que el vehículo está matriculado en el país al que corresponden las siglas que contiene, y que su instalación es obligatoria para circular por España.

V-9. Servicio público. Indica que el vehículo está dedicado a prestar servicios públicos. El uso de esta señal sólo será exigible cuando así lo disponga la normativa reguladora del servicio público de que se trate.

V-10. Transporte escolar. Indica que el vehículo está realizando esta clase de transporte.

V-11. Transporte de mercancías peligrosas. Indica que el vehículo transporta mercancías peligrosas.

V-12. Placa de ensayo o investigación. Indica que el vehículo está efectuando pruebas especiales o ensayos de investigación.

V-13. Conductor novel. Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad.

V-14. Aprendizaje de la conducción. Indica que el vehículo circula en función del aprendizaje de la conducción o de las pruebas de aptitud.

V-15. Minusválido. Indica que el conductor del vehículo es una persona con discapacidades que reducen su movilidad y que, por tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico.

V-16. Dispositivo de preseñalización de peligro. Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su cargamento se encuentra caído sobre ella.

V-17. Alumbrado indicador de libre. Indica que los autotaxis circulan en condiciones de ser alquilados.

V-18. Alumbrado de taxímetro. Es el destinado, en los automóviles de turismo de servicio público de viajeros, a iluminar el contador taxímetro tan pronto se produzca la bajada de bandera.

V-19. Distintivo de inspección técnica periódica del vehículo. Indica que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica periódica, así como la fecha en que deben pasar la próxima inspección.

V-20. Panel para cargas que sobresalen. Indica que la carga del vehículo sobresale posteriormente.

V-21. Cartel avisador de acompañamiento de transporte especial. Indica la circulación próxima de un transporte especial.

V-22. Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas. Indica la circulación próxima de ciclistas.

V-23. Distintivo de vehículos de transporte de mercancías. Señaliza un vehículo de esta clase. Estará constituida por marcas reflectantes utilizadas para incrementar la visibilidad y el reconocimiento de camiones y vehículos largos y pesados y sus remolques. El distintivo de los vehículos de transporte debe ajustarse a lo establecido para esta señal en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

3. La forma, color, diseño, símbolos, dimensiones, significado y colocación de las señales en los vehículos se ajustarán a lo establecido en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

Disposición adicional primera. *Comunidades autónomas.*

Lo dispuesto en este reglamento, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se entenderá sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas que ostentan y ejercen conforme a sus Estatutos.

Disposición adicional segunda. *Uso obligatorio de cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.*

El cumplimiento de la obligación de utilizar cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados o colocados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas, impuesta a los conductores y a los pasajeros en el artículo 117.1, 2 y 3 sólo será exigible respecto de aquellos vehículos que, de acuerdo con la normativa vigente en el momento de su matriculación, deban llevar instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.

No obstante, en aquellos vehículos que aun no estando obligados, llevasen instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, será obligatoria su utilización en las condiciones establecidas por este reglamento.

Disposición adicional tercera. *Sistemas de retención infantiles.*

El Gobierno, dentro del plazo previsto en la Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/67/CEE del Consejo, sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas, continuará avanzando en el proceso de su transposición completa.

Disposición adicional cuarta. *Utilización de cinturones de seguridad y de dispositivos de retención en los vehículos destinados al transporte escolar y de menores.*

La utilización de los cinturones de seguridad y de dispositivos de retención en los vehículos destinados al transporte escolar y de menores se ajustará a lo establecido en este reglamento, con la particularidad de que los asientos enfrentados a pasillo en los vehículos de más de nueve plazas dedicados a esa clase de transporte sólo podrán ser ocupados por menores de dieciséis años cuando dichos asientos lleven instalados cinturones de seguridad, que serán utilizados en las condiciones indicadas en el presente reglamento.

Disposición final primera. *Obligación de utilizar los chalecos reflectantes de alta visibilidad.*

La obligación de que los conductores de turismos deban utilizar el chaleco reflectante de alta visibilidad, impuesta en el artículo 118.3, será exigible transcurridos seis meses desde su entrada en vigor. Para los restantes conductores aludidos en dicho precepto, así como para los conductores y personal auxiliar de los vehículos pilotos de protección y acompañamiento, será exigible al día siguiente de su entrada en vigor.

Disposición final segunda. *Obligaciones sobre sistemas de retención infantiles.*

Las obligaciones impuestas en el artículo 117.2, párrafo tercero, serán exigibles a los seis meses desde su entrada en vigor.

Disposición final tercera. *Referencias al texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.*

Las siguientes referencias al artículo 65 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial se sustituyen, a lo largo de todo el texto de este reglamento, como a continuación se indican:

Las referencias al artículo 65.4.a) se entenderán hechas al artículo 65.4.ñ).
Las referencias al artículo 65.4.b) se entenderán hechas al artículo 65.4.o).
Las referencias al artículo 65.4.c) se entenderán hechas al artículo 65.4.a).
Las referencias al artículo 65.4.d) se entenderán hechas al artículo 65.4.b).
Las referencias al artículo 65.4.f) se entenderán hechas al artículo 65.4.d).
Las referencias al artículo 65.5.c) se entenderán hechas al artículo 65.5.d).
Las referencias al artículo 65.5.d) se entenderán hechas al artículo 65.5.e).
Las referencias al artículo 65.5.e) se entenderán hechas al artículo 65.5.c).

Disposición final cuarta. *Título competencial.*

Este reglamento se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor, por el artículo 149.1.21.ª de la Constitución Española.

ANEXO I

El Catálogo oficial de señales de circulación está constituido por los documentos que se relacionan a continuación:

Norma de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical.
Norma de carreteras 8.2-I.C Marcas viales.
Norma de carreteras 8.3.I.C Señalización de obras.
Catálogo de señales verticales de circulación tomos I y II.

Los documentos indicados forman parte de la regulación básica establecida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Señales de circulación

ÍNDICE

1. Señales y órdenes de los agentes de circulación.

1.1 Señales con el brazo y otras.
1.2 Señales desde los vehículos.
1.3 Señales portátiles a utilizar por los agentes de circulación.
1.4 Dimensiones señales y bastidores.

2. Paneles de mensaje variable.

Grupo 1. Mensajes preceptivos.
Grupo 2. Mensajes de advertencia de peligro.
Grupo 3. Mensajes informativos.

3. Señales de balizamiento.

3.1 Dispositivos de barrera.
3.2 Dispositivos de guía.

4. Semáforos.

4.1 Semáforos reservados para peatones.
4.2 Semáforos circulares para vehículos.
4.3 Semáforos cuadrados para vehículos o de carril.
4.4 Semáforos reservados a determinados vehículos.

5. Señales verticales de circulación.

5.1 Señales de advertencia de peligro.
5.2 Señales de prioridad.
5.3 Señales de prohibición de entrada.
5.4 Señales de restricción de paso.
5.5 Otras señales de prohibición o restricción.
5.6 Señales de obligación.
5.7 Señales de fin de prohibición o restricción.
5.8 Señales de indicaciones generales.
5.9 Señales de carriles.
5.10 Señales de servicio.
5.11 Señales de preseñalización.
5.12 Señales de dirección.
5.13 Señales de identificación de carreteras.
5.14 Señales de localización.
5.15 Señales de confirmación.
5.16 Señales de uso específico en poblado.
5.17 Paneles complementarios.
5.18 Otras señales.

6. Marcas viales.

6.1 Marcas blancas longitudinales.
6.2 Marcas blancas transversales.
6.3 Señales horizontales de circulación.
6.4 Otras marcas e inscripciones de color blanco.
6.5 Marcas de otros colores.

1. SEÑALES Y ÓRDENES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN

1.1 SEÑALES CON EL BRAZO Y OTRAS



Brazo levantado verticalmente



Brazo o brazos extendidos horizontalmente



Balanceo de una luz roja o amarilla



Brazo extendido moviéndolo alternativamente de arriba a abajo



Otras señales



Señales hechas con silbato

1.2 SEÑALES DESDE LOS VEHÍCULOS



Bandera roja



Bandera verde



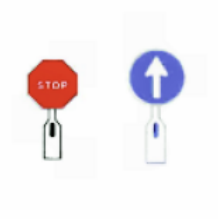
Bandera amarilla



Brazo extendido hacia abajo inclinado y fijo



Luz roja o amarilla intermitente o destellante hacia adelante



Regulación del paso

1.3 SEÑALES PORTÁTILES A UTILIZAR POR LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN



P-17
Estrechamiento de la calzada



P-50
Otros peligros



R-200
Prohibición de pasar sin detenerse



R301
Velocidad máxima



R-305
Adelantamiento prohibido



R-400a
Sentido obligatorio



R-400b
Sentido obligatorio



R-500
Fin de prohibiciones

1.4 DIMENSIONES SEÑALES Y BASTIDORES

Las dimensiones de las señales a utilizar por los agentes de circulación en cualquier tipo de vía serán las siguientes:

Señales circulares: 50 cm de diámetro.
Señales triangulares: 70 cm de lado.

Altura de la señal en el bastidor (dos posiciones):

Máxima: 132 cm.
Mínima: 93 cm.

(Dimensión obtenida desde el suelo hasta la parte superior de la señal.)

2. PANELES DE MENSAJE VARIABLE

Grupo 1. Mensajes preceptivos

1.1. *Variación en la adherencia.*

1.1.1. Firme deslizante
1.1.1.1. Limitación de velocidad







1.1.1.2. Limitación de distancia



1.1.1.3. Prohibición de adelantamiento a camiones



1.1.2. Nieve
1.1.2.1. Nieve nivel negro
1.1.2.1.1. Mensaje general





1.1.2.1.2. Mensaje estratégico





1.1.2.2. Nieve nivel rojo
1.1.2.2.1. General (alternante)





1.1.2.2.2. Sólo vehículos pesados



1.1.2.2.3. PMV en nieve



1.1.2.3. Nieve nivel amarillo
1.1.2.3.1. General: limitación de velocidad y distancia entre vehículos





1.1.2.3.2. General (alternante)





1.1.2.3.3. Salida camión (alternante)





1.1.2.4. Nieve nivel verde
1.1.2.4.1. En autopista o autovía



1.1.2.4.2. En carretera convencional



1.1.2.4.3. Específico camiones



1.2. *Variación en los niveles de tráfico.*

1.2.1. Tráfico negro
1.2.1.1. General





1.2.1.2. Estratégico





1.2.2. Tráfico rojo y amarillo
1.2.2.1. Limitación de velocidad y distancia entre vehículos





1.2.3. Tráfico verde

1.3. *Variación en la visibilidad.*

1.3.1. Luz de cruce



1.3.2. Distancia entre vehículos



1.3.3. Limitaciones de velocidad







1.4. *Variación en el viento.*

1.4.1. Limitaciones de velocidad







1.4.2. Prohibición de adelantamiento a camiones



1.5. *Variación en la capacidad de la vía.*

1.5.1. Aumento
1.5.1.1. Por carril directo
1.5.1.1.1. Antes del carril directo
1.5.1.1.2. Durante el carril directo







1.5.1.2. Por circulación en arcén
1.5.1.2.1. Antes
1.5.1.2.2. Durante







1.5.1.2.3. Final
1.5.2. Disminución
1.5.2.1. Estrechamiento/corte de carril/es
1.5.2.1.1. Por carril directo en sentido contrario
1.5.2.1.1.1. Antes





1.5.2.1.1.2. Durante



1.5.2.1.2. Otros





1.5.2.2. Ocupación de arcén
1.5.2.2.1. Por obras



1.5.2.2.2. Por accidente



1.6. *Variación en el itinerario.*



1.6.1. Salida obligatoria
1.6.2. Gestión
1.6.3. Información
1.6.3.1. Gráficos en tiempo real
1.6.3.2. Tiempos de recorrido
1.6.3.2.1. General
1.6.3.2.2. Eventos (casusas)

Grupo 2. Mensajes de advertencia de peligro

2.1. *Variación en la adherencia.*

2.1.1. Firme deslizante





2.1.2. Nieve





2.2. *Variación en los niveles de tráfico.*

2.2.1. Tráfico negro
2.2.2. Tráfico rojo y amarillo
2.2.2.1. Antes







2.2.2.2. Durante



2.2.3. Tráfico verde

2.3. *Variación en la visibilidad.*

2.3.1. Niebla





2.4. *Variación en el viento.*

2.4.1. Viento: rachas





2.4.2. Viento: lateral





2.5. *Variación en la capacidad de la vía.*

2.5.1. Aumento: circulación por arcén
2.5.1.1. Antes
2.5.1.2. Durante



2.5.1.3. Final



2.5.2. Disminución
2.5.2.1. Estrechamiento/corte de carril/es
2.5.2.1.1. Por retorno de carril directo
2.5.2.1.1.1. Retorno a la vía



2.5.2.1.1.2. Antes





2.5.2.1.1.3. Antes/durante





2.5.2.1.2. Otros



2.5.2.2. Ocupación de arcén
2.5.2.2.1. Por obras





2.5.2.2.2. Por accidente





2.6. *Variación en el itinerario.*

2.6.1. Obligatorio
2.6.2. Gestión
2.6.3. Información

Grupo 3. Mensajes informativos

3.1. *Variación en la adherencia.*

3.2. *Variación en los niveles de tráfico.*

3.2.1. Tráfico rojo y amarillo



3.3. *Variación en la visibilidad.*

3.4. *Variación en el viento.*

3.5. *Variación en la capacidad de la vía.*

3.5.1. Aumento
3.5.1.1. Por carril directo
3.5.1.1.1. Antes



3.5.1.1.2. Durante



3.5.1.2. Por circulación por arcén
3.5.1.2.1. Antes



3.5.1.2.2. Durante
3.5.1.2.3. Final



3.5.2. Disminución

3.6. *Variación en el itinerario.*

3.6.1. Obligatoria
3.6.2. Recomendada: reencaminamiento
3.6.3. Información
3.6.3.1. Gráficos en tiempo real: Mímicos
3.6.3.2. Tiempo del recorrido





3.6.3.2.1. General



3.6.3.2.2. Causas
3.6.3.2.2.1. Retenciones



3.6.3.2.2.2. Obras



3.6.3.2.2.3. Accidente



(*) Las indicaciones S-800 y S-810 hacen referencia al contenido de los paneles complementarios de señalización vertical del mismo nombre.

Instrucciones complementarias:

1.º Cualquier mensaje diferente de los establecidos deberá ser expresamente aprobado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica de la regulación de tráfico.

2.º En ningún caso el texto de un mensaje debe contener más de siete (7) palabras.

3.º Nunca se utilizarán más de dos mensajes alternados.

4.º En el caso de utilizarse paneles de mensajes variables que dispongan de dos áreas gráficas, se podrá complementar el mensaje incluyendo en la segunda otro de los pictogramas del tipo.

3. SEÑALES DE BALIZAMIENTO

3.1. DISPOSITIVOS DE BARRERA



Barrera fija



Barrera o semibarrera móvil



Panel direccional provisional



Banderitas, conos o dispositivos análogos



Luz roja fija



Luces amarillas fijas o intermitentes

3.2. DISPOSITIVOS DE GUÍA



Hitos de vértice



Hitos de arista



Panel direccional permanente



Captafaros horizontales (ojos de gato)



Captafaros de barrera



Balizas planas



Balizas cilíndricas



Barra lateral rígida



Barra lateral semirrígida



Barra lateral desplazable

4. SEMÁFOROS

4.1. SEMÁFOROS RESERVADOS PARA PEATONES



Luz roja no intermitente
en forma de peatón inmóvil



Luz verde no intermitente
en forma de peatón en marcha

4.2. SEMÁFOROS CIRCULARES PARA VEHÍCULOS



Luz roja no intermitente



Luz roja intermitente



Luz amarilla
no intermitente



Luz amarilla intermitente



Luz verde no intermitente



Flecha negra



Flecha verde

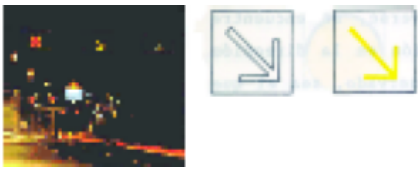
4.3. SEMÁFOROS CUADRADOS PARA VEHÍCULOS O DE CARRIL



Luz roja en forma de aspa



Luz verde en forma de flecha

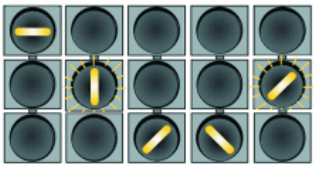


Luz blanca o amarilla en forma de flecha

4.4. SEMÁFOROS RESERVADOS A DETERMINADOS VEHÍCULOS



Semáforos para ciclos y ciclomotores



Semáforos reservados para tranvías y autobuses

5. SEÑALES VERTICALES DE CIRCULACIÓN

5.1. SEÑALES DE ADVERTENCIA DE PELIGRO



P-1
Intersección con prioridad



P-1a
Intersección con prioridad sobre vía a la derecha



P-1b
Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda



P-1c
Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha



P-1d
Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda



P-2
Intersección con prioridad a la derecha



P-3
Semáforos



P-4
Intersección con circulación giratoria



P-5
Puente móvil



P-6
Cruce de tranvía



P-7
Paso a nivel con barreras



P-8
Paso a nivel sin barreras



P-9a
Proximidad de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho)



P-9b
Aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho)



P-9c
Cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado derecho)



P-10a
Proximidad de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo)



P-10b
Aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo)



P-10c
Cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle (lado izquierdo)



P-11
Situación de un paso a nivel sin barreras



P-11a
Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea



P-12
Aeropuerto



P-13a
Curva peligrosa hacia la derecha



P-13b
Curva peligrosa hacia la izquierda



P-14a
Curvas peligrosas hacia la derecha



P-14b
Curvas peligrosas hacia la izquierda



P-15
Perfil irregular



P-15a
Resalto



P-15b
Badén



P-16a
Bajada con fuerte pendiente



P-16b
Subida con fuerte pendiente



P-17
Estrechamiento de la calzada



P-17a
Estrechamiento de la calzada por la derecha



P-17b
Estrechamiento de la calzada por la izquierda



P-18
Obras



P-19
Pavimento deslizante



P-20
Peatones



P-21
Niños



P-22
Ciclistas



P-23
Paso de animales domésticos



P-24
Paso de animales en libertad



P-25
Circulación en los dos sentidos



P-26
Desprendimiento



P-27
Muelle



P-28
Proyección de gravilla



P-29
Viento transversal



P-30
Escalón lateral



P-31
Congestión



P-32
Obstrucción en la calzada



P-33
Visibilidad reducida



P-34
Pavimento deslizante por hielo o nieve



P-50
Otros peligros

5.2. SEÑALES DE PRIORIDAD



R-1
Ceda el paso



R-2
Detención obligatoria o STOP



R-3
Calzada con prioridad



R-4
Fin de prioridad



R-5
Prioridad en sentido contrario



R-6
Prioridad respecto al sentido contrario

5.3. SEÑALES DE PROHIBICIÓN DE ENTRADA



R-100
Circulación prohibida



R-101
Entrada prohibida



R-102
Entrada prohibida a vehículos de motor



R-103
Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto motocicletas de dos ruedas



R-104
Entrada prohibida a motocicletas



R-105
Entrada prohibida a ciclomotores



R-106
Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías



R-107
Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías con mayor masa autorizada que la indicada



R-108
Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías peligrosas



R-109
Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías explosivas o inflamables



R-110
Entrada prohibida a vehículos que transporten productos contaminantes del agua



R-111
Entrada prohibida a vehículos agrícolas de motor



R-112
Entrada prohibida a vehículos de motor con remolque, que no sean un semirremolque o un remolque de un solo eje



R-113
Entrada prohibida a vehículos de tracción animal



R-114
Entrada prohibida a ciclos



R-115
Entrada prohibida a carros de mano



R-116
Entrada prohibida a peatones



R-117
Entrada prohibida a animales de montura

5.4. SEÑALES DE RESTRICCIÓN DE PASO



R-200
Prohibición de pasar sin detenerse



R-201
Limitación de masa



R-202
Limitación de masa por eje



R-203
Limitación de longitud



R-204
Limitación de anchura



R-205
Limitación de altura

5.5. OTRAS SEÑALES DE PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN



R-300
Separación mínima



R-301
Velocidad máxima



R-302
Giro a la derecha prohibido



R-303
Giro a la izquierda prohibido



R-304
Media vuelta prohibida



R-305
Adelantamiento prohibido



R-306
Adelantamiento prohibido para camiones



R-307
Parada y estacionamiento prohibido



R-308
Estacionamiento prohibido



R-308a
Estacionamiento prohibido los días impares



R-308b
Estacionamiento prohibido los días pares



R-308c
Estacionamiento prohibido la primera quincena



R-308d
Estacionamiento prohibido la segunda quincena



R-308e
Estacionamiento prohibido en vado



R-309
Zona de estacionamiento limitado



R-310
Advertencias acústicas prohibidas

5.6. SEÑALES DE OBLIGACIÓN



R-400a
Sentido obligatorio



R-400b
Sentido obligatorio



R-400c
Sentido obligatorio



R-400d
Sentido obligatorio



R-400e
Sentido obligatorio



R-401a
Paso obligatorio



R-401b
Paso obligatorio



R-401c
Paso obligatorio



R-402
Intersección de sentido giratorio obligatorio



R-403a
Únicas direcciones y sentidos permitidos



R-403b
Únicas direcciones y sentidos permitidos



R-403c
Únicas direcciones y sentidos permitidos



R-404
Calzada para automóviles, excepto motocicletas



R-405
Calzada para motocicletas



R-406
Calzada para camiones y furgones



R-407 a)
Vía reservada para ciclos o vía ciclista



R-407 b)
Vía reservada para ciclomotores



R-408
Camino para vehículos de tracción animal



R-409
Camino reservado para animales de montura



R-410
Camino reservado para peatones



R-411
Velocidad mínima



R-412
Cadenas para nieve



R-413
Alumbrado de corto alcance



R-414
Calzada para vehículos que transporten mercancías peligrosas



R-415
Calzada para vehículos que transporten productos contaminantes del agua



R-416
Calzada para vehículos que transporten mercancías explosivas o inflamables



R-417
Uso obligatorio del cinturón de seguridad



R-418
Vía exclusiva para vehículos dotados de equipo de telepeaje operativo

5.7. SEÑALES DE FIN DE PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN



R-500
Fin de prohibiciones



R-501
Fin de limitación de la velocidad



R-502
Fin de la prohibición de adelantamiento



R-503
Fin de la prohibición de adelantamiento para camiones



R-504
Fin de zona de estacionamiento limitado



R-505
Fin de vía reservada



R-506
Fin de velocidad mínima

5.8. SEÑALES DE INDICACIONES GENERALES



S-1
Autopista



S-2
Fin de autopista



S-1a
Autovía



S-2a
Fin de autovía



S-3
Vía reservada para automóviles



S-4
Fin de vía reservada para automóviles



S-5
Túnel



S-6
Fin de túnel



S-7
Velocidad máxima aconsejable



S-8
Fin de velocidad máxima aconsejada



S-9
Intervalo aconsejado de velocidades



S-10
Fin de intervalo aconsejado de velocidades



S-11
Calzada de sentido único



S-11a
Calzada de sentido único



S-11b
Calzada de sentido único



S-12
Tramo de calzada de sentido único



S-13
Situación de un paso para peatones



S-14a
Paso superior para peatones



S-14b
Paso inferior para peatones



S-15a
Preseñalización de calzada sin salida



S-15b
Preseñalización de calzada sin salida



S-15c
Preseñalización de calzada sin salida



S-15d
Preseñalización de calzada sin salida



S-16
Zona de frenado de emergencia



S-17
Estacionamiento



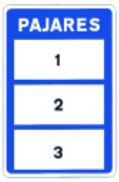
S-18
Lugar reservado para taxis



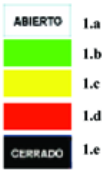
S-19
Parada de autobuses



S-20
Parada de tranvías



S-21
Transitabilidad en tramo o puerto de montaña



S-21.1
Transitabilidad en tramo o puerto de montaña



S-21.2
Transitabilidad en tramo o puerto de montaña



S-21.3
Transitabilidad en tramo o puerto de montaña



S-22
Cambio de sentido al mismo nivel



S-23
Hospital



S-24
Fin de obligación de alumbrado de corto alcance (cruce)



S-25
Cambio de sentido a distinto nivel



S-26a
(300 m) Panel de aproximación a salida



S-26b
(200 m) Panel de aproximación a salida



S-26c
(100 m) Panel de aproximación a salida



S-27
Auxilio en carretera



S-28
Calle residencial



S-29
Fin de calle residencial



S-30
Zona a 30



S-31
Fin de zona a 30



S-32
Telepeaje



S-33
Senda ciclable



S-34
Apartadero



S-34a
Apartadero

5.9. SEÑALES DE CARRILES



S-50a
Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-50b
Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-50c
Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-50d
Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-50e
Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada



S-51
Carril reservado para autobuses



S-52
Final de carril destinado a la circulación



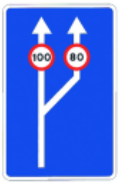
S-52a
Final de carril destinado a la circulación



S-52b
Final de carril destinado a la circulación



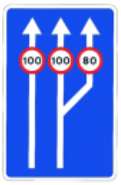
S-53
Paso de uno a dos carriles de circulación



S-53a
Paso de uno a dos carriles de circulación con especificación de la velocidad máxima en cada uno de ellos



S-53b
Paso de dos a tres carriles de circulación



S-53c
Paso de dos a tres carriles de circulación con especificación de la velocidad máxima en cada uno de ellos



S-60a
Bifurcación hacia la izquierda en calzada de dos carriles



S-60b
Bifurcación hacia la derecha en calzada de dos carriles



S-61a
Bifurcación hacia la izquierda en calzada de tres carriles



S-61b
Bifurcación hacia la derecha en calzada de tres carriles



S-62a
Bifurcación hacia la izquierda en calzada de cuatro carriles



S-62b
Bifurcación hacia la derecha en calzada de cuatro carriles



S-63
Bifurcación en calzada de cuatro carriles



S-64
Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada

5.10. SEÑALES DE SERVICIO



S-100
Puesto de socorro



S-101
Base de ambulancia



S-102
Servicio de inspección técnica de vehículos



S-103
Taller de reparación



S-104
Teléfono



S-105
Surtidor de carburante



S-106
Taller de reparación y surtidor de carburante



S-107
Campamento



S-108
Agua



S-109
Lugar pintoresco



S-110
Hotel o motel



S-111
Restauración



S-112
Cafetería



S-113
Terreno para remolques-vivienda



S-114
Merendero



S-115
Punto de partida para excursiones a pie



S-116
Campamento y terreno para remolques-vivienda



S-117
Albergue de juventud



S-118
Información turística



S-119
Coto de pesca



S-120
Parque nacional



S-121
Monumento



S-122
Otros servicios



S-123
Área de descanso



S-124
Estacionamiento para usuarios del ferrocarril



S-125
Estacionamiento para usuarios del ferrocarril inferior

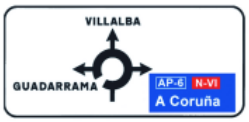


S-126
Estacionamiento para usuarios de autobús



S-127
Área de servicio

5.11. SEÑALES DE PRESEÑALIZACIÓN



S-200
Preseñalización de glorieta



S-220
Preseñalización de direcciones hacia una carretera convencional



S-222
Preseñalización de direcciones hacia una autopista o autovía



S-222a
Preseñalización de direcciones hacia una autopista o una autovía y dirección propia



S-225
Preseñalización de direcciones en una autopista o una autovía hacia cualquier carretera



S-230
Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia carretera convencional



S-230a
Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia carretera convencional y dirección propia



S-232
Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia autopista o autovía



S-232a
Preseñalización con señales sobre la calzada en carretera convencional hacia autopista o autovía y dirección propia



S-235
Preseñalización con señales sobre la calzada en autopista o autovía hacia cualquier carretera



S-235a
Preseñalización con señales sobre la calzada en autopista o autovía hacia cualquier carretera y dirección propia



S-242
Preseñalización en autopista o autovía de dos salidas muy próximas hacia cualquier carretera



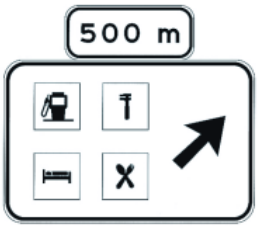
S-242a
Preseñalización en autopista o autovía de dos salidas muy próximas hacia cualquier carretera y dirección propia



S-250
Preseñalización de itinerario



S-260
Preseñalización de carriles



S-261
Preseñalización en carretera convencional de zona o área de servicios



S-263
Preseñalización en autopista o autovía de una zona o área de servicios con salida compartida



S-263a
Preseñalización en autopista o autovía de una zona o área de servicios con salida exclusiva



S-264
Preseñalización en carretera convencional de una vía de servicio



S-266
Preseñalización en autopista o autovía de una vía de servicio con salida compartida



S-266a
Preseñalización en autopista o autovía de una vía de servicio con salida exclusiva



S-270
Preseñalización de dos salidas muy próximas



S-271
Preseñalización de área de servicio

5.12. SEÑALES DE DIRECCIÓN



S-300
Poblaciones de un itinerario por carretera convencional



S-301
Poblaciones de un itinerario por autopista o autovía



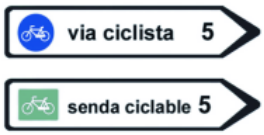
S-310
Poblaciones de varios itinerarios



S-320
Lugares de interés por carretera convencional



S-321
Lugares de interés por autopista o autovía



S-322
Señal de destino hacia una vía ciclista o senda ciclable



S-341
Señal de destino de salida inmediata hacia carretera convencional



S-342
Señal de destino de salida inmediata hacia autopista o autovía



S-344
Señal de destino de salida inmediata hacia una zona, área o vía de servicios



S-347
Señal de destino de salida inmediata hacia una zona, área o vía de servicios, con salida compartida hacia una autopista o autovía



S-348a
Señal de destino en desvío



S-348b
Señal variable de destino



S-350
Señal sobre la calzada, en carretera covencional. Salida inmediata hacia carretera convencional



S-351
Señal sobre la calzada, en autopista o autovía. Salida inmediata hacia carretera convencional



S-354
Señal sobre la calzada, en carretera covencional. Salida inmediata hacia autopista o autovía



S-355
Señal sobre la calzada, en autopista o autovía. Salida inmediata hacia autopista o autovía



S-360
Señales sobre la calzada, en carretera covencional. Salida inmediata hacia carretera convencional y dirección propia



S-362
Señales sobre la calzada, en carretera covencional. Salida inmediata hacia autopista o autovía y dirección propia



S-366
Señales sobre la calzada, en autopista o autovía. Salida inmediata hacia carretera convencional y dirección propia



S-368
Señales sobre la calzada, en autopista o autovía. Salida hacia autopista o autovía y dirección propia



S-371
Señales sobre calzada en carretera covencional, dos salidas inmediatas hacia carretera convencional y dirección propia



S-373
Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia carretera convencional y dirección propia



S-373
Señales sobre la calzada en autopista o autovía. Dos salidas inmediatas muy próximas hacia autopista o autovía y dirección propia

5.13. SEÑALES DE IDENTIFICACIÓN DE CARRETERAS



S-400
Itinerario europeo



S-410
Autopista y autovía



S-410a
Autopista de peaje



S-420
Carretera de la Red General del Estado



S-430
Carretera autonómica de primer nivel



S-440
Carretera autonómica de segundo nivel



S-450
Carretera autonómica de tercer nivel

5.14. SEÑALES DE LOCALIZACIÓN



S-500
Entrada a poblado



S-510
Fin de población



S-520
Situación de punto característico de la vía



S-540
Situación de límite de provincia



S-550
Situación de límite de comunidad autónoma



S-560
Situación de límite de comunidad autónoma y provincia



S-570
Hito kilométrico en autopista y autovía



S-570a
Hito kilométrico en autopista de peaje



S-571
Hito kilométrico en autopista y autovía que, además, forma parte de un itinerario europeo



S-572
Hito kilométrico en carretera convencional



S-573
Hito kilométrico en itinerario europeo



S-574 S-574a S-574b
Hito miriamétrico en autopista, autovía, carretera convencional y autopista de peaje



S-575
Hito miriamétrico

5.15. SEÑALES DE CONFIRMACIÓN



S-600
Confirmación de poblaciones en un itinerario por carretera convencional



S-602
Confirmación de poblaciones en un itinerario por autopista o autovía

5.16. SEÑALES DE USO ESPECÍFICO EN POBLADO



S-700
Lugares de la red viaria urbana



S-710
Lugares de interés para viajeros



S-720
Lugares de interés deportivo o recreativo



S-730
Lugares de carácter geográfico o ecológico



S-740
Lugares de interés monumental o cultural



S-750
Zonas de uso industrial



S-760
Autopistas y autovías



S-770
Otros lugares y vías

5.17. PANELES COMPLEMENTARIOS



S-800
Distancia al comienzo del peligro o prescripción



S-810
Longitud del tramo peligroso o sujeto a prescripción



S-820
Extensión de la prohibición, a un lado



S-821
Extensión de la prohibición, a un lado



S-830
Extensión de la prohibición a ambos lados



S-840
Preseñalización de detención obligatoria



S-850
Itinerario con prioridad



S-851
Itinerario con prioridad



S-852
Itinerario con prioridad



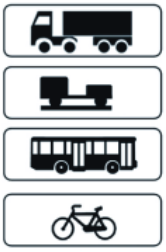
S-853
Itinerario con prioridad



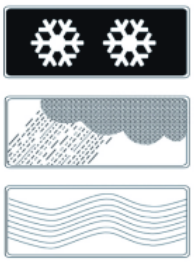
S-860
Genérico



S-870
Aplicación de la señalización



S-880
Aplicación de señalización a determinados vehículos



S-890
Panel complementario de una señal vertical

5.17. OTRAS SEÑALES



S-900
Peligro de incendio



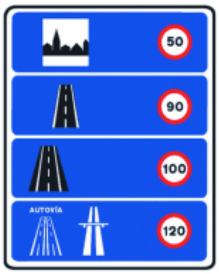
S-910
Extintor



S-920
Entrada a España



S-930
Confirmación del país



S-940
Limitaciones de velocidad en España



S-950
Radiofrecuencia de emisoras específicas de información sobre carreteras



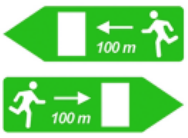
S-960
Teléfono de emergencia



S-970
Apartadero



S-980
Salida de emergencia



S-990
Salida de emergencia

6. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y MARCAS VIALES

6.1. MARCAS BLANCAS LONGITUDINALES





Marca longitudinal continua







Marca longitudinal discontinua



Marcas longitudinales discontinuas dobles



Marcas longitudinales continuas adosadas a discontinuas



Marca de guía en la intersección

6.2. MARCAS BLANCAS TRANSVERSALES



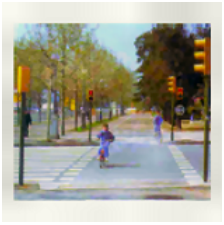
Marca transversal continua



Marca transversal discontinua



Marca de paso para peatones



Marca de paso para ciclistas

6.3. SEÑALES HORIZONTALES DE CIRCULACIÓN



Ceda el paso



Detención obligatoria o STOP



Señal de limitación de velocidad



Flechas de selección de carriles



Flecha de salida

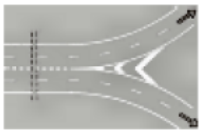


Flecha de fin de carril



Flecha de retorno

6.4. OTRAS MARCAS E INCRIPCIONES DE COLOR BLANCO



Marca de bifurcación



Marca de paso a nivel



Inscripción de carril o marca reservada



Marcas de estacionamiento



Marca de comienzo de carril reservado



Marca de vía ciclista



Cebreado



Línea de borde



Otras marcas

6.5. MARCAS DE OTROS COLORES



Marca amarilla en zigzag



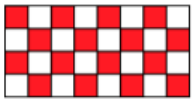
Marca amarilla longitudinal continua



Marca amarilla longitudinal discontinua



Cuadrícula
de marcas amarillas



Damero blanco y rojo



Marcas azules

ANEXO II

Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos

Sección 1.ª Pruebas deportivas

Artículo 1. *Objeto.*

Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de la utilización de la vía para la realización de pruebas deportivas competitivas organizadas.

Artículo 2. *Tramitación de las solicitudes de autorización.*

La tramitación para solicitar la autorización de las pruebas deportivas por parte de la autoridad gubernativa correspondiente será la siguiente:

1. Competencias.

La competencia para expedir la autorización para celebrar una prueba deportiva corresponderá:

a) Al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando el recorrido de la prueba se desarrolle por vías de más de una comunidad autónoma.

b) A la comunidad autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial.

c) Al ayuntamiento, cuando la prueba se desarrolle íntegramente dentro del casco urbano, con exclusión de las travesías.

2. Informes.

a) Del titular de la vía: los organismos titulares de las vías por las que vayan a discurrir las pruebas deportivas emitirán informe sobre su viabilidad.

b) Del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico: cuando la competencia para autorizar las pruebas esté atribuida a una comunidad autónoma, ésta solicitará informe de las Jefaturas de Tráfico de las provincias por cuyo territorio discurran, y, en el caso de que la competencia esté atribuida a las Ciudades de Ceuta o de Melilla, éstas solicitarán informe de la Jefatura Local de Tráfico, siempre que la vigilancia y regulación del tráfico esté atribuida a la Administración General del Estado. En las comunidades autónomas que tengan transferida la competencia de ejecución en materia de vigilancia de la circulación, el informe se solicitará al órgano que la ejerza. Los informes fijarán los servicios de vigilancia.

c) Los informes previstos en los párrafos a) y b) tendrán carácter vinculante cuando se opongan a la realización de la prueba deportiva o la condicionen al cumplimiento de determinadas prescripciones técnicas.

3. Documentación.

La solicitud de autorización especial para celebrar pruebas deportivas se presentará dirigida al órgano competente con, al menos, 30 días de antelación, acompañada de los siguientes documentos:

a) Permiso de organización expedido por la federación deportiva correspondiente, cuando así lo exija la legislación deportiva.

b) Memoria de la prueba en el que se hará constar:

1.º Nombre de la actividad y, en su caso, número cronológico de la edición.

2.º Reglamento de la prueba.

3.º Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto de la cabeza de la prueba como del cierre de ésta.

4.º Identificación de los responsables de la organización, y concretamente del director ejecutivo, y del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.

5.º Número aproximado de participantes previstos.

6.º Proposición de medidas de señalización de la prueba y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos, así como la función que deba desempeñar el personal auxiliar habilitado, todo ello mediante informe detallado y que será comunicado en su momento por el responsable de la seguridad vial de la prueba o las fuerzas del orden al personal responsable de la vigilancia de estos puntos conflictivos.

El responsable de seguridad vial de la prueba deberá conocer las normas de circulación, para lo cual deberá poseer permiso de conducción en vigencia.

Las autoridades competentes redactarán una instrucción específica que contendrá nociones básicas sobres regulación de tráfico, y cuyo contenido será de obligado conocimiento para el responsable de seguridad vial de la prueba.

7.º Justificante de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes a los que se refiere el artículo 14 de este anexo.

4. Resolución.

La autoridad competente dictará y notificará la resolución en el plazo de 10 días hábiles desde la presentación de la solicitud. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado la resolución, se entenderá concedido el permiso para la organización de la prueba. Contra la resolución podrán interponerse los recursos que procedan. La resolución que se dicte fijará los servicios de vigilancia, cuyo coste correrá a cargo de los organizadores de la prueba.

Artículo 3. *Normativa aplicable.*

La actividad de las pruebas deportivas se regirá por las normas establecidas en esta normativa especial, por los reglamentos deportivos y demás normas que resulten de aplicación.

Artículo 4. *Uso de las vías.*

Las pruebas deportivas se disputarán con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba, y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura con bandera roja y el de cierre con bandera verde.

Artículo 5. *Control de las pruebas deportivas.*

El control y orden de la prueba, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o al personal de la organización habilitado, que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.

Artículo 6. *Obligaciones de los participantes.*

1. Todos los participantes en una prueba deportiva, con las excepciones previstas en este reglamento, están obligados al cumplimiento de las normas particulares del reglamento de la prueba y a las que en un momento determinado establezca o adopte, por seguridad, el responsable de la prueba o la autoridad competente, no obstante estar eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación.

2. Cuando un participante no se encuentre en condiciones para mantener el horario previsto para el último de los participantes o sobrepase el tiempo previsto de cierre de control de la actividad, será superado por el vehículo con bandera verde, que indica el final de la zona de competición, por lo que deberá abandonar la prueba con el fin de no entorpecer el tráfico automovilístico y el desarrollo de la propia actividad. En caso de continuar deberá cumplir las normas y señales, y será considerado un usuario más de la vía.

Artículo 7. *Vehículos de apoyo.*

La organización dispondrá de vehículos de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al terminar la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 8. *Señalización de itinerarios.*

Los itinerarios deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización y con instrucciones precisas del responsable de seguridad vial. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad deportiva. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 9. *Condiciones de la circulación.*

1. Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio ocupado para la prueba. Estará prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.

Entre una y otra bandera, el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de atención o peligro, así como con vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

2. Sin perjuicio de ello, la organización incorporará vehículos pilotos de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

3. Las características de los vehículos piloto a que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículos de apertura:
Portador de cartel con la inscripción «Atención: prueba deportiva. STOP», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
Bandera roja.
Rotativo de señalización de color naranja.
Luces de avería y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:
Portador de cartel con la inscripción «Fin de carrera. CONTINÚE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
Bandera verde.
Rotativo de señalización de color naranja.
Luces de avería y de cruce encendidas.

Artículo 10. *Servicios sanitarios.*

1. La organización dispondrá la existencia durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia y de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.
2. En las pruebas cuya participación supere los 750 deportistas, se contará con un mínimo de dos médicos, dos socorristas y dos ambulancias, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia y un médico por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 11. *Condición de los participantes.*

Los participantes que circulen fuera del espacio delimitado por los vehículos de señalización de inicio y fin de la prueba serán considerados usuarios normales de la vía, y no les será de aplicación esta normativa especial.

Artículo 12. *Requisitos de los responsables de la prueba.*

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad y tener conocimientos de las normas de circulación, para lo que será suficiente poseer la licencia o el permiso de conducción en vigor, así como conocimiento del reglamento de la prueba.
El responsable de seguridad vial deberá indicar de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad gubernativa competente.

Artículo 13. *Personal auxiliar.*

El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser en número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá tener, como mínimo, las siguientes características:

a) Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducción.
b) Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad vial de la prueba y que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura a la prueba.
c) Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la prueba.
d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por conos y banderas verde, amarilla y/o roja, para indicar a los usuarios si la ruta está o no libre, o una situación de peligrosidad.

e) Deberá poder desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 14. *Obligaciones de los participantes.*

Todos los participantes de la prueba deben estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna.

Sección 2.ª Marchas ciclistas

Artículo 15. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de las marchas ciclistas organizadas, concebidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales.
2. Se entenderá por marchas ciclistas organizadas aquellas actividades de más de 50 ciclistas.

Artículo 16. *Marchas ciclistas organizadas.*

Las normas establecidas en esta sección sólo regulan con carácter vinculante las marchas ciclistas organizadas.

Artículo 17. *Requisitos de las marchas ciclistas organizadas.*

Las marchas ciclistas organizadas deberán cumplimentar los requisitos administrativos indicados en el artículo 2 de la sección 1.ª de este anexo.

Artículo 18. *Comunicación a las autoridades competentes.*

La organización estará obligada a comunicar la celebración de la marcha ciclista a los ayuntamientos de las localidades por los que aquélla discurra.

Artículo 19. *Control de las marchas ciclistas.*

El control y orden de la marcha, tanto en lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o personal de la organización habilitado. Las órdenes o instrucciones emanadas de dicho personal durante el desarrollo de la actividad, que actuarán siguiendo las directrices de los agentes, tendrán la misma consideración que la de dichos agentes, al actuar como auxiliar de éstos.

Artículo 20. *Obligaciones de los participantes.*

Todos los participantes de una actividad ciclista organizada, con las excepciones previstas en este reglamento, podrán circular y agruparse libremente, siempre por su carril, excepto que por seguridad el responsable de la prueba o la autoridad competente puntualmente indique otro criterio durante el desarrollo de la marcha.

En general, los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.

Artículo 21. *Vehículos piloto de apoyo.*

La organización dispondrá de vehículos piloto de apoyo suficiente, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al término de la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la carretera y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 22. *Señalización de itinerarios.*

Los itinerarios deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización habilitado y con instrucciones precisas del responsable de la organización. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad ciclista. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 23. *Condiciones de la circulación.*

1. Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y el fin del espacio ocupado para la prueba. Entre una y otra el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de precaución.

2. Sin perjuicio de ello, la organización incorporará vehículos piloto de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

3. Las características de los vehículos piloto a los que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículos de apertura:

Portador de cartel con la inscripción «Atención:
marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
Bandera roja.
Rotativo de señalización de color naranja.
Luces de avería y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

Portador de cartel con la inscripción «Fin marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
Bandera verde.
Rotativo de señalización de color naranja.
Luces de avería y de cruce encendidas.

Artículo 24. *Servicios sanitarios.*

1. La organización dispondrá durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia y de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. En las pruebas cuya participación supere los 750 ciclistas, se contará con un mínimo de dos médicos, dos socorristas y dos ambulancias, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia y un médico por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 25. *Comportamiento de los participantes.*

Los agentes de la autoridad y el personal auxiliar habilitado podrán impedir su continuidad en la actividad a aquellas personas que con sus acciones constituyan un peligro para el resto de los participantes o usuarios de las vías.

Artículo 26. *Requisitos de los responsables de la marcha.*

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad.

Este último deberá conocer las normas de circulación, para lo cual deberá poseer permiso de conducción en vigencia.

El responsable de seguridad vial deberá indicar de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con el reglamento particular aprobado por la autoridad gubernativa competente.

Artículo 27. *Personal auxiliar.*

El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser en número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá tener, como mínimo, las siguientes características:

a) Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducción.
b) Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad vial de la prueba y que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura a la prueba.
c) Estar debidamente identificado con petos y ropa visible. Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la prueba.
d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por conos y banderas verde, amarilla y/o roja, para indicar a los usuarios si la ruta está o no libre, o una situación de peligrosidad.
e) Deberá desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 28. *Obligaciones de los participantes.*

Todos los participantes de la marcha deben estar amparados por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros y por un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna.

Artículo 29. *Prohibiciones.*

Como norma general, está prohibido el seguimiento de coches de los participantes. Sólo los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible pueden circular detrás de los grupos de ciclistas.

Artículo 30. *Desarrollo de las marchas.*

Las marchas se desarrollarán con el tráfico abierto, sin perjuicio de que en ciertas circunstancias o momentos pueda considerarse la opción de cerrar al tráfico determinadas zonas mientras dura el paso de los ciclistas.

Artículo 31. *Formación y habilitación del personal auxiliar.*

Por los Ministerios del Interior y de Educación, Cultura y Deporte se fijarán las condiciones, formación y habilitación del personal auxiliar de los agentes de la autoridad que pueda actuar en competiciones deportivas en carretera y marchas ciclistas.

Sección 3.ª Otros eventos

Artículo 32. *Participación de vehículos históricos.*

Aquellos eventos en que participen vehículos históricos conceptuados como tales de acuerdo con el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba su reglamento regulador, o de más de 25 años de antigüedad en número superior a 10, en los que se establezca una clasificación de velocidad o regularidad inferior a 50 kilómetros por hora de media, así como su participación en acontecimientos o manifestaciones turísticas, concentraciones, concursos de conservación o elegancia y, en general, cualquier clase de evento en los que no se establezca clasificación alguna sobre la base del movimiento de los vehículos, ya sea en función de su velocidad o de la regularidad, precisarán de autorización administrativa.

Artículo 33. *Normativa aplicable.*

Las exhibiciones de vehículos antiguos a los que se refiere el artículo anterior se regirán, en lo que resulte de aplicación, por el artículo 2.3 de la sección 1.a, si bien sólo será exigible el seguro de responsabilidad civil.

La circulación por la vía pública de estas agrupaciones de vehículos deberá estar precedida y seguida de un vehículo piloto.

ANEXO III

Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial

Las normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial se agrupan y sistematizan de la siguiente forma:

Sección 1.ª Condiciones de circulación comunes para los grupos 1, 2 y 3

1. Mantendrá una separación mínima de 50 m con el vehículo que le preceda y permitirá y facilitará el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, y se detendrá si ello fuera preciso, y sin obligar en ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente su velocidad o trayectoria.

2. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.

3. El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal V-2 mientras preste el servicio, la cual deberá ser visible tanto hacia delante como hacia atrás y será desconectada al finalizar el servicio.

Entre el personal del vehículo piloto y el de la cabina del vehículo especial o en régimen de transporte especial deberán poder establecerse comunicaciones por radio y por teléfono en una lengua conocida por ambas partes.

4. Los vehículos especiales y los vehículos en régimen de transporte especial, además de los dispositivos de señalización que determina el Reglamento General de Vehículos para la categoría del vehículo en cuestión, deberán disponer de señales luminosas V-2 distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los vehículos, en sus frontales anterior y posterior, así como de señales V-4, V-5 (optativa de la V-4), V-6, V-16, V-20 y de las contempladas en el artículo 15.6 y 7 del Reglamento General de Circulación, cuando proceda. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.

5. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía o las que sean indicadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

6. La circulación deberá suspenderse saliendo de la plataforma, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos que supongan un riesgo para la circulación, o cuando no exista una visibilidad de 150 m, como mínimo, tanto hacia delante como hacia atrás.

7. El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo el itinerario previamente a la realización de cada viaje, de la no existencia de limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.

8. Los vehículos especiales o en régimen de transporte especial cuya anchura supere los cinco m precisarán acompañamiento de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. El titular deberá dar cuenta, con un mínimo de 72 horas de antelación, a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico de la provincia de partida, del lugar, hora, fecha de la iniciación por cada uno de los viajes autorizados, indicará la matrícula del vehículo o las del conjunto de vehículos que realizarán el viaje y adjuntará copia de la autorización. Asimismo se dirigirá idéntico aviso al órgano designado para su recepción por el titular de la vía.

Además de éstas, deberán cumplirse para cada uno de los citados grupos las siguientes normas y condiciones de circulación:

Grupo 1. Normas y condiciones de circulación para vehículos en régimen de transporte especial al superar, por razón de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas.

1. La puesta en circulación de estos vehículos deberá estar amparada por la autorización complementaria previa, contemplada en el artículo 14.2 del Reglamento General de Vehículos. Su circulación se ajustará a las normas generales de este reglamento que les sean de aplicación. Sobre ellas prevalecerán las condiciones de circulación que se fijen en la autorización complementaria de circulación.

2. En vías urbanas deberán seguir el itinerario determinado por la autoridad municipal.

3. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando el vehículo en régimen de transporte especial supere los tres m de anchura o su longitud supere los 20,55 m, deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 m, en autopistas y autovías; y delante, en el resto de carreteras.

b) Por velocidad: además de lo dispuesto en el caso anterior, en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, en carreteras convencionales, se situará otro vehículo piloto detrás a una distancia mínima de 50 m.

4. Velocidades:

a) Vehículo con autorización genérica: la velocidad máxima de circulación permitida será de 70 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

b) Vehículo con autorización específica: la velocidad máxima de circulación permitida será de 60 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

c) Vehículo con autorización excepcional: la velocidad máxima de circulación permitida será la fijada en la autorización, que en ningún caso superará los 60 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las mas restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

5. Horario de circulación: todo vehículo que circule en régimen de transporte especial con autorización de carácter genérico o específico podrá hacerlo tanto de día como de noche; no obstante, para el de carácter excepcional podrá ser permitida entre la puesta y salida del sol cuando así conste en la autorización que se expida.

6. En el caso de los vehículos que circulen en régimen de transporte especial amparados por autorización específica o excepcional, el titular de esta autorización deberá dar cuenta el día antes a la realización de cada viaje, a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, de la provincia de partida, del lugar, fecha y hora de la iniciación del viaje, y remitirá copia de la autorización. Asimismo y en idénticos términos, se comunicará el viaje a los servicios del titular de la vía designados al efecto.

Grupo 2. Normas y condiciones de circulación para los vehículos especiales agrícolas y sus conjuntos que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas.

1. Podrán circular por autovías, aunque no alcancen la velocidad de 60 km/h en llano, cuando no exista itinerario alternativo o vía de servicio adecuada.

2. Llevarán en todo momento el peine o corte desmontado si dispusieran de él.

3. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando se superen los 3,50 metros de anchura deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 m, en autovías, y delante, en el resto de carreteras.

b) Por velocidad: en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, se situará detrás a dicha distancia mínima.

Grupo 3. Normas y condiciones de circulación para vehículos especiales y sus conjuntos de obras y de servicios que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas.

1. Acompañamiento de vehículo piloto:

a) Por dimensiones: cuando se superen los 3,50 metros de anchura o su longitud supere los 30 metros, deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 metros, en autopistas y autovías, y delante, en el resto de carreteras.

b) Por velocidad: en el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, se situará detrás a dicha distancia mínima.

Grupo 4. Normas y condiciones de circulación para los demás vehículos especiales.

1. Circularán de acuerdo con las establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el articulado de este reglamento.

2. El itinerario de los trenes turísticos será determinado por la autoridad competente en materia de regulación y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta las características de la vía, del tráfico y la concurrencia con otros usuarios.

Sección 2.ª Régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN

1. A los efectos de esta sección, se entenderá por:

a) Autoridad militar ordenante del desplazamiento: la persona legítimamente habilitada para firmar el documento que autoriza un transporte, determinando la modalidad y condiciones del movimiento y, en su caso, el órgano designado para la gestión del desplazamiento.

b) Jefe del convoy: personal que forma parte de un convoy y ejerce de autoridad sobre éste.

c) Jefe del transporte: el jefe de los medios de transporte que conforman la columna militar y responsable técnico.

d) Columna militar: un grupo de vehículos que se mueven bajo un único jefe de columna por la misma ruta, al mismo tiempo y en la misma dirección. Las columnas pueden estar compuestas de varios elementos organizados que se denominan «convoyes o unidades de marcha».

e) Convoy: todo grupo de vehículos, constituido al menos por tres unidades, de las cuales dos serán los vehículos señalizadores de cabeza y cola. Estos vehículos de cabeza y cola deberán montar la señal V-2 (tal como establece el anexo XI, señal V-2, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre).

2. La circulación de vehículos, columnas y convoyes militares se realizará evitando, en la medida de lo posible, el entorpecimiento al resto de usuarios. Salvo casos de urgencia, la autoridad militar ordenante del desplazamiento comunicará al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con al menos 48 horas de antelación, el itinerario y el horario previsto.

En situaciones de urgencia, esta comunicación se realizará directamente al Centro de Gestión de Tráfico de los servicios centrales de la Dirección General de Tráfico.

El jefe del convoy controlará y será responsable de que el movimiento se desarrolle con sujeción a lo establecido en esta sección y en el resto de la normativa que desarrolla el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y velará especialmente para que, tanto los conductores como los vehículos, porten la documentación exigida.

3. La circulación de vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial no requerirá la autorización contemplada en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, y será realizada en todo caso bajo la responsabilidad de la autoridad militar ordenante del desplazamiento.

Se exceptúa de la prohibición contenida en el artículo 18.2 de este reglamento a los conductores de vehículos militares que por su naturaleza precisen un sistema de comunicaciones internas.

4. La autoridad militar ordenante del desplazamiento podrá recabar la colaboración de los organismos titulares de las vías por las que vaya a realizarse el desplazamiento y solicitar la de las autoridades competentes en materia de vigilancia, regulación y control de tráfico.

Los responsables técnicos de las unidades encargadas de conservación, explotación y vialidad de carreteras de las distintas Administraciones titulares de las vías públicas y de la vigilancia, control y regulación del tráfico prestarán con carácter prioritario y urgente la información y el apoyo que les fuera solicitado para hacer posible, si procede, la circulación de los vehículos especiales o en régimen de transporte especial a lo largo de las carreteras o en puntos concretos de ellas, de modo que aquella pueda realizarse sin menoscabo de la infraestructura viaria y con la menor repercusión para el resto de los usuarios.

La Policía Militar, Naval o Aérea, en su caso, regulará la circulación, siempre que sea necesario, a lo largo del desplazamiento.

5. La autoridad militar ordenante comunicará los movimientos de estos vehículos especiales o en régimen de transporte especial a las autoridades autonómicas y locales responsables de la vigilancia, regulación y control del tráfico en alguno de los tramos incluidos en el itinerario. Asimismo, deberá comunicarse, en su caso, a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje.

6. Todo convoy de unidades de transporte que incluya vehículos especiales o en régimen de transporte especial estará sometido a las condiciones más restrictivas de circulación impuestas reglamentariamente a cada uno de los vehículos que lo compongan, y podrán circular por debajo de los límites mínimos de velocidad incluso los vehículos de protección o de acompañamiento.

La velocidad máxima del convoy no estará limitada por la impuesta a los vehículos especiales que lo integren, pues sólo vinculará a éstos cuando circulen aisladamente o en grupos de vehículos análogos.

No obstante lo anterior, salvo circunstancias excepcionales debidamente justificadas y de seguridad nacional, la circulación de estos vehículos se ajustará a lo establecido en la resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico que anualmente publica el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y a lo que puedan disponer los órganos competentes de las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los alcaldes. Igualmente, se estará a cuanto se contemple en la resolución anual del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico por la que se da publicidad a las limitaciones de paso para la circulación de vehículos especiales y en régimen de transporte especial en la red de carreteras de España.

7. Esta sección será, asimismo, aplicable a los vehículos militares de otros países que, en virtud de los acuerdos internacionales suscritos por el Reino de España, circulen por el territorio nacional.

ANEXO IV

Pictograma indicativo del uso obligatorio del cinturón de seguridad en los asientos de los vehículos destinados al transporte de personas de más de nueve plazas, incluido el conductor, en los que figure el mismo

(Color: personaje blanco sobre fondo azul)



§ 3

Resolución de 18 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2022

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 21, de 25 de enero de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-1125

Por razones de seguridad vial, movilidad y de fluidez de la circulación, en concordancia con las fechas en que se prevén desplazamientos masivos de vehículos, así como por la peligrosidad intrínseca de la carga de ciertos vehículos, se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, de acuerdo con lo prevenido, al respecto, en los artículos 5, párrafos k),m) y n), 12 y 18 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, así como en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y del correspondiente informe emitido por el Consejo Superior de Tráfico, seguridad vial y movilidad sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.5 párrafo d) del texto refundido de la precitada Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En su virtud, y de conformidad con los órganos competentes de los Ministerios del Interior y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para las vías públicas interurbanas y travesías a que se refieren los párrafos i) y k) del artículo 5 del citado texto refundido, el Director General de Tráfico, resuelve lo siguiente:

Primero. *Restricciones a la circulación.*

Se establecen las restricciones de circulación que a continuación se relacionan, todas ellas sin perjuicio de las restricciones temporales que, en su caso, puedan imponerse:

A) Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 55 y en el anexo II del Reglamento General de Circulación, no se autorizará ni se informará favorablemente prueba deportiva alguna, de carácter competitivo o no, así como cualquier otro evento que pueda afectar a la fluidez de la circulación o la seguridad vial, especialmente aquellos que impliquen un uso excepcional de la vía y precisen escolta por las Fuerzas de Vigilancia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante los días y horas que se indican en el anexo I de esta Resolución, así como aquellas que utilicen autovías, excepto en sus tramos de enlace imprescindibles.

De lo anterior quedan exentas las pruebas deportivas federadas que puntúen para competiciones oficiales de carácter internacional, nacional o autonómico con la

consideración de campeonatos, copas o análogos a estos, siempre que estén previstas en el calendario de deportes de la Dirección General de Tráfico para esas fechas y lugares.

Asimismo en relación a lo preceptuado en este epígrafe A), excepcionalmente el Director General de Tráfico, y en su caso por delegación los Jefes Provinciales de Tráfico o el Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología según se trate eventos cuyo itinerario discurra íntegramente en una Comunidad Autónoma o no, podrán autorizar la celebración o informar favorablemente para permitir su celebración, siempre que pueda garantizarse la seguridad de la circulación y no exista una alteración importante de la fluidez de los desplazamientos previstos a nivel provincial, autonómico o nacional. Los Centros de Gestión de Tráfico de la zona afectada serán los encargados de determinar el grado de importancia de esa fluidez de los desplazamientos.

La autorización o informe excepcionalmente favorable de los eventos deportivos requerirá, en todo caso, que estén previstos en el calendario de deportes de la Dirección General de Tráfico para las fechas en las que existen restricciones. Los eventos no deportivos también podrán ser informados favorablemente con carácter excepcional a pesar de que exista alteración de la fluidez de los desplazamientos si existen motivos de relevancia social o tradicional que justifiquen el interés público de los mismos y el menoscabo de este, siempre que la seguridad de todos los usuarios de la vía quede garantizada.

En todo caso, deberán ser eventos que no requieran escolta de las Fuerzas de Vigilancia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o ésta sea muy reducida.

B) Vehículos de transporte de mercancías:

Se prohíbe la circulación por las vías cuya vigilancia ejerce el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico de:

B.1 Mercancías en general:

A los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 7.500 kilogramos de masa máxima autorizada (M.M.A.) o masa máxima de conjunto (M.M.C):

B.1.1 Por calendario y tramos de vía:

En los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo II de esta Resolución.

B.1.2 Exenciones:

Quedan exentos de esta prohibición, los vehículos y conjunto de vehículos de cualquier masa máxima autorizada, que se recogen a continuación:

– Transporte de ganado vivo.
– Transporte de mercancías perecederas, entendiendo como tales las recogidas en el anejo 3 del Acuerdo Internacional sobre el transporte de mercancías perecederas (ATP) así como las frutas y verduras frescas, en vehículos que satisfagan las definiciones y normas expresadas en el anejo 1 del ATP. En todo caso, la mercancía perecedera deberá suponer al menos la mitad de la capacidad de carga útil del vehículo u ocupar la mitad del volumen de carga útil del vehículo.
– Vehículos de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima, destinados al transporte de envíos postales dentro del ámbito de la prestación del servicio postal universal, de lunes a viernes, ambos incluidos.
– En periodo de campaña de vialidad invernal, aquellos que transporten fundentes para asegurar el correcto mantenimiento de la vialidad de las carreteras.
– Vehículos de auxilio en vías públicas.

B.2 Mercancías peligrosas:

A los vehículos que deban llevar los paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios conforme el Acuerdo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR):

B.2.1 Por calendario y tramos de vía:

– En los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo V (apartado 1.º- Restricciones Comunes, y apartado 2.º- Restricciones Específicas epígrafe A) de esta Resolución, y además, cuando el vehículo supere los 7.500 kilogramos de masa máxima autorizada (M.M.A.) o masa máxima de conjunto (M.M.C), las indicadas en el anexo II.

B.2.2 Por itinerario:

De acuerdo con el artículo 5 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, los itinerarios a utilizar por los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas serán:

a) En desplazamientos para distribución y reparto de la mercancía peligrosa a sus destinatarios finales o consumidores:

Se utilizará el itinerario más idóneo, tanto en relación con la seguridad vial como con la fluidez del tráfico, recorriendo la mínima distancia posible a lo largo de carreteras convencionales, hasta el punto de entrega de la mercancía. Deberán utilizarse inexcusablemente las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones si las hubiere, y en caso de existir más de una se circulará por la más exterior a la población, pudiendo entrar en el núcleo urbano únicamente para realizar las operaciones de carga y descarga, y siempre por el acceso más próximo al punto de entrega salvo por causas justificadas de fuerza mayor.

b) En otro tipo de desplazamientos:

Si los puntos de origen y destino del desplazamiento se encuentran incluidos dentro de la RIMP -Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas- que figura en el anexo IV de esta Resolución, los vehículos que las transporten, deberán utilizarlos obligatoriamente en su recorrido. Si uno de esos puntos, o ambos, quedan fuera de la RIMP los desplazamientos deberán realizarse por aquellas vías que permitan acceder a dicha Red por la entrada o salida más próxima en el sentido de la marcha, con objeto de garantizar que el recorrido por vías de calzada única sea el más corto posible.

El tránsito por vías distintas de las aquí señaladas requerirá que el itinerario no discurra por travesías o lo haga por las de menor peligrosidad,-de acuerdo con la intensidad, clasificación y distribución del tráfico, el tamaño del núcleo urbano, la configuración urbanística, y el trazado y regulación de las mismas-, y además, la previa comunicación con, al menos, veinticuatro horas de antelación al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, quien coordinado con el Sector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, confirmará si procede la utilización de la nueva ruta.

Asimismo, se permitirá abandonar la RIMP en aquellos desplazamientos cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor; para efectuar los descansos diario o semanal; para la realización de operaciones de reparación, mantenimiento del vehículo o para acceder a la base de la empresa transportista, siempre y cuando, en todo caso, se cumplan las condiciones de seguridad y protección establecidas en el ADR.

c) Lo dispuesto en los párrafos anteriores, no será de aplicación cuando el transporte de esta clase de mercancías se realice de acuerdo con alguna de las exenciones recogidas en el ADR por razón del cargamento, cantidad o tipo de transporte.

B.2.3 Exenciones:

Quedan exentos de las prohibiciones que se establecen en los epígrafes B.2.1 y B.2.2, los vehículos que transporten las materias a que se hace referencia en el anexo III de esta Resolución, en las condiciones que en el mismo se determinan y sin perjuicio del cumplimiento de cualquier otra restricción que pudiera serles aplicada.

B.3 Vehículos especiales y vehículos que precisan autorización complementaria de circulación al superar, por sus características técnicas o por razón de la carga indivisible transportada, los valores de las masas o dimensiones máximas permitidas.

B.3.1 Por calendario y tramos de vía:

– En los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo II y el anexo V (apartado 1.º- Restricciones Comunes, y apartado 2.º- Restricciones Específicas epígrafe B) de esta Resolución.

B.3.2 Exenciones:

– Esta restricción no será de aplicación a vehículos que en función de su urgente utilización en labores de prevención y extinción de incendios, protección del medio ambiente, mantenimiento de las condiciones de vialidad de las carreteras y salvamento de vidas humanas, tengan que ineludiblemente circular en el horario restringido citado. Para ello, en el momento de inicio del desplazamiento, se comunicará al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, el número de autorización complementaria o, en su defecto la matrícula del vehículo, así como el servicio urgente a realizar e itinerario que seguirán desde su origen hasta el lugar de destino.

– La maquinaria agrícola y la de obras o servicios, siempre que no precisen autorización complementaria de circulación, estará exenta de las restricciones contempladas en el anexo V de esta Resolución.

– Los vehículos especiales al servicio de Auxilio en carretera estarán exentos de las restricciones contempladas en el anexo II y anexo V de esta Resolución.

– Las grúas de elevación de hasta 5 ejes (incluido), estarán exentas de las restricciones contempladas el anexo V (apartado 2.º- Restricciones Específicas epígrafe B) de esta Resolución.

– En el caso de siniestros que requieran la urgente e inmediata presencia de maquinarias de servicios automotriz y grúas de elevación en el lugar del suceso, comunicarán al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, el número de autorización complementaria o, en su defecto, matrícula del vehículo, así como el itinerario que seguirán desde su origen hasta el lugar de destino.

C) Carriles reservados para determinados tipos de vehículos:

C.1 Carriles reservados para la circulación de vehículos con alta ocupación (VAO):

Tienen tal consideración:

– Los pertenecientes a la calzada central de la carretera A-6 en la Comunidad de Madrid, entre los kilómetros 6 al 20, cuando así lo disponga la señalización variable de acceso a la calzada central.

– Los carriles derechos de ambos sentidos de la carretera GR-3211 [de Granada (A-395) a la Zubia], entre los kilómetros 0,115 al 1,410 en sentido creciente y entre los kilómetros 0,105 al 1,530 en sentido decreciente, cuando así lo disponga la señalización existente.

– Los carriles pertenecientes a la calzada del Puente de la Señorita entre las localidades de Sevilla y Camas en la Provincia de Sevilla.

– Los pertenecientes en la provincia de Málaga, al carril derecho del ramal de salida sentido Campillos del enlace número 61 de la carretera A-357 y carril derecho de la calzada sentido Parque Tecnológico de Andalucía (P.T.A.) de la carretera A-7056 en toda su longitud, cuando así lo disponga la señalización variable.

En todos ellos, el número mínimo de ocupantes por vehículo será de dos, incluido el conductor, quedando limitada su utilización a motocicletas de dos o tres ruedas, turismos, autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, autobuses articulados y vehículos mixtos adaptables.

En consecuencia, está prohibida su utilización por el resto de vehículos y conjunto de vehículos, incluidos los turismos con remolque, los ciclos y los ciclomotores.

No obstante, podrán ser utilizados, también, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, por:

– Los vehículos citados anteriormente si ostentan la señal V-15.

– Por motocicletas de dos o tres ruedas (triciclos de motor con menos de 600 milímetros de distancia entre ruedas del mismo eje).

– Por los turismos con señal V-25 de distintivo ambiental clasificados en el Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico como «0 emisiones».

– Por los turismos con señal V-25 de distintivo ambiental clasificados en el Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico como «ECO», «C» o «B»,

solamente cuando en los paneles de mensaje variable de acceso a los carriles VAO se indique tal extremo. En todos los casos, los vehículos deberán ir identificados por el adhesivo que a tal efecto se ha configurado, colocado en el ángulo inferior derecho del parabrisas – o en defecto de éste, en lugar visible-.

Los modelos de los adhesivos de la señal V-25 de distintivo ambiental, y las características de los vehículos incluidos dentro de la clasificación: «0 emisiones», «ECO», «C» y «B», vienen definidos en la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

– Por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y autobuses articulados.

– Por los vehículos clasificados como taxis según el criterio de utilización del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que cuenten modulo luminoso exterior y licencia de autotaxi en vigor.

C.2 Carril reservado para la circulación de vehículos destinados al servicio público de viajeros:

Tiene tal consideración:

– El carril perteneciente a la calzada izquierda de la carretera A-8065 de San Juan de Aznalfarache a Sevilla.

Sólo puede ser utilizado por vehículos que ostenten la señal V-9.

Podrán circular también motocicletas de dos o tres ruedas (triciclos de motor con menos de 600 milímetros de distancia entre ruedas del mismo eje) y ciclomotores.

D) Otras medidas de regulación en circunstancias excepcionales:

Para lograr una mayor fluidez de la circulación, ante situaciones excepcionales, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, o en su caso, los Agentes de la Autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico, adoptarán las medidas de regulación de la circulación oportunas, entre ellas:

D.1 Medidas de regulación en circunstancias excepcionales:

D.1.1 Por fenómenos meteorológicos adversos:

Ante fenómenos meteorológicos adversos, se podrá restringir la circulación de determinados tipos de vehículos, sin perjuicio de la obligación que incumbe a los conductores de camiones, con masa máxima autorizada (M.M.A.) superior a 3500 kg, autobuses, autobuses articulados y conjuntos de vehículos, de circular obligatoriamente por el carril derecho de la vía, así como la de no efectuar adelantamientos ni rebasamientos en los casos de nieve, hielo, baja visibilidad por niebla o viento fuerte.

D.1.2 Por elevada concentración de vehículos:

Por elevada concentración de vehículos en determinados lugares de especial protección, limitaciones de la capacidad de la calzada, acontecimientos deportivos y otros eventos, que se concretan en el anexo VIII de la presente Resolución, se podrán establecer medidas de regulación excepcionales que se señalizarán de manera adecuada en la vía y serán publicadas en la página web de la Dirección General de Tráfico con una antelación mínima de un mes.

El anexo VIII al que se refiere el párrafo anterior, podrá ser ampliado en los mismos supuestos por resolución del Jefe Provincial de Tráfico de la provincia correspondiente y publicado en la página web de la Dirección General de Tráfico, cuando las circunstancias así lo aconsejen por razones de seguridad o fluidez de la circulación que requieran ordenaciones especiales del tráfico.

D.2 Mejora de la Seguridad vial de tramos con elevada siniestralidad:

D.2.1 Por características de los vehículos y tramos de vía:

En orden a garantizar la seguridad vial, movilidad y fluidez de la circulación, así como por la peligrosidad intrínseca de la carga de ciertos vehículos, es necesario dictar medidas

restrictivas que afectan a la circulación de determinados vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías en los tramos de carreteras que se recogen en el anexo VII de esta Resolución, con la finalidad de disminuir su siniestralidad y mejorar la seguridad vial de todos los usuarios de los tramos en cuestión.

Por este motivo, con carácter temporal hasta que futuras actuaciones específicas puedan garantizar la Seguridad vial de los usuarios, se reduce la proporción de vehículos pesados que circula por dichos tramos, teniendo en cuenta que existen itinerarios alternativos, que deberán ser utilizados por los vehículos afectados por esta restricción, por tener mejores características de trazado y mayor capacidad.

D.2.2 Exenciones:

Quedan exceptuados de esta restricción:

– Los vehículos o conjunto de vehículos en los que el origen o destino de las mercancías que transportan, de acuerdo con la carta de porte o documentación equivalente que lleven a bordo, se encuentren en las localidades a las que sólo puede accederse desde los tramos restringidos, en el trayecto mínimo imprescindible debidamente justificado.

– Los vehículos dedicados al servicio de Auxilio en carretera que se encuentren en servicio.

– Los vehículos o conjuntos de vehículos con autorización especial de circulación por razón de su carga indivisible o de sus características constructivas, cuando su itinerario incluya total o parcialmente el tramo afectado por la restricción.

– Los desplazamientos dentro del tramo restringido, en el trayecto mínimo imprescindible, volviendo necesariamente por el mismo itinerario y con la debida justificación: cuando el destino u origen sea la residencia habitual del conductor o el lugar de domiciliación del vehículo; cuando se vayan a efectuar los descansos, diario o semanal, o pausa obligatoria; cuando se vayan a realizar operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo, o en los casos de avituallamiento o abastecimiento.

– En situaciones excepcionales, de emergencia o de servicio público, los Agentes de la Autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico, podrán permitir la circulación de los vehículos sometidos a la restricción referida.

E) Restricciones en vías con elevada circulación de ciclistas:

Al objeto de incrementar la seguridad vial y favorecer la coexistencia de los distintos tipos de vehículos aptos para su circulación por las vías públicas, y teniendo en cuenta la especial vulnerabilidad de los ciclistas frente a otros vehículos de motor con mayores masas y dimensiones, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico podrá fijar, durante días y periodos horarios concretos, limitaciones de velocidad con carácter temporal en los tramos de vías interurbanas que así se determinen por presentar una elevada circulación de ciclistas.

Las limitaciones de velocidad se señalizarán por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, mediante la correspondiente señalización variable, o por el Organismo titular de la vía, a través de señalización fija indicando el alcance completo de la limitación.

La página web de la Dirección General de Tráfico informará de los tramos de vías afectados por estas limitaciones.

F) Restricciones a la ejecución de obras en la vía:

En razón de las circunstancias o características especiales del tráfico, durante el calendario de Operaciones de Tráfico con motivo de los desplazamientos masivos de vehículos previstos durante el año 2022, y con el objeto de mejorar la seguridad vial y fluidez de la circulación, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico solicitará, en todo caso, a los Organismos titulares de vías afectadas, que lleven a efecto la interrupción de las obras en los términos previstos en el anexo VI.

No obstante, por motivos justificados, los Organismos titulares de las vías podrán autorizar de manera excepcional, previa comunicación al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, a través del Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, la realización de obras en las fechas y vías recogidas en el anexo VI.

Segundo. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de las medidas contempladas en esta Resolución que tengan la consideración de infracción conforme a lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se sancionará en la forma prevista en dicha norma.

Los Agentes de la Autoridad encargados de la gestión del tráfico podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe, siempre que constituya peligro o cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones, conforme al artículo 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Tercero. *Supuesto excepcional de levantamiento de restricciones.*

Excepcionalmente, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, en función de las condiciones en que se esté desarrollando la circulación, podrá permitir la circulación durante los periodos y a los vehículos afectados por las restricciones establecidas en la presente Resolución, a cuyos efectos dará las instrucciones oportunas a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la difusión adecuada de la medida.

Cuarto. *Regulación en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra.*

En el ámbito territorial de la Comunidad Foral de Navarra, las actuaciones contempladas para los Agentes de la Autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico en la presente Resolución, serán llevadas a cabo por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Policía Foral de Navarra conforme a los protocolos vigentes en cada momento.

Disposición final única. *Entrada en vigor y periodo de vigencia.*

Esta Resolución entrará en vigor a los seis días hábiles de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Tendrá vigencia durante el año 2022, quedando prorrogada hasta la fecha de entrada en vigor de la Resolución por la que se establezcan las medidas especiales de regulación de tráfico para el año 2023, con excepción de las restricciones por fechas concretas que se determinan en los anexos I, II, V, VI y VIII de la presente.

ANEXO I

Restricciones a pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos en carretera

Apartado 1.º En las Comunidades Autónomas y provincias las siguientes carreteras y fechas:

Comunidad Autónoma de Andalucía

Provincia de Almería

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 28 de febrero, de quince a veinticuatro horas.

b) En las carreteras A-7, A-92, N-340a, N-341, N-344, A-332, A-352, A-370, AL-12, AL-3108, AL-3115, AL-3117, AL-4200, AL-5107 y AL-7107:

– Todos los viernes, sábados, domingos y festivos de los meses de julio, agosto y septiembre, de cero a veinticuatro horas.

Provincia de Cádiz

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– Desde el sábado 30 de abril, a las quince horas, hasta el domingo 1 de mayo, a las veinticuatro horas.

b) En las carreteras N-4, N-340, N-351, A-314, A-383, A-390, A-396, A-471, A-491, A-2001, A-2075, A-2076, A-2077, A-2078, A-2079, A-2101, A-2102, A-2103, A-2227, A-2229, A-2230, A-2231, A-2232, A-2233, A-2325, CA-36, CA-3206, CA-3208 Y CA-4202:

– Todos los viernes, desde el viernes 1 de julio hasta el viernes 9 de septiembre, de quince a veinticuatro horas.
– Todos los sábados, domingos, festivos y vísperas de festivos, desde el sábado 2 de julio hasta el domingo 11 de septiembre, de cero a veinticuatro horas.

Provincia de Córdoba

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El domingo 1 de mayo, de quince a veinticuatro horas.

Provincia de Granada

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En las carreteras A-44, GR-30, N-340 y N-432 (tramo Granada - Pinos Puente, entre los puntos kilométricos 419 al 438):

– Todos los viernes, sábados, domingos, festivos y vísperas de festivos de los meses de junio, julio, agosto y septiembre, de cero a veinticuatro horas.

Provincia de Huelva

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En la carretera A-483:

– El domingo 30 de enero, de ocho a veinticuatro horas.
– El domingo 29 de mayo, de cero a veinticuatro horas.
– Desde el miércoles 1 de junio, a las cero horas, hasta el martes 7 de junio, a las veinticuatro horas.

c) En la carretera A-474:

– El domingo 29 de mayo, de cero a veinticuatro horas.

d) En las carreteras N-431, N-442, A-483, A-497, A-5051, A-5052, A-5053, A-5054, A-5056 y A-5076:

– Todos los sábados, domingos y festivos, desde el sábado 18 de junio hasta el domingo 11 de septiembre, de cero a veinticuatro horas.

Provincia de Jaén

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En las carreteras N-322, N-323 y A-316:

– Todos los viernes, sábados, domingos, festivos y vísperas de festivos de los meses de julio y agosto, de cero a veinticuatro horas.

c) En las carreteras A-6177 y A-6178:

– Desde el viernes 22 de abril, a las cero horas, hasta el lunes 25 de abril, a las veinticuatro horas.

Provincia de Málaga

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 28 de febrero, de quince a veinticuatro horas.

b) En las carreteras A-45, A-7, AP-7, AP-46, MA-20, N-340, A-92, A-357, A-92M, MA-24, A-355, A-397 y A-356:

– Todos los viernes, sábados, domingos, festivos y vísperas de festivos, entre el sábado 11 de junio y el domingo 26 de junio, de cero a veinticuatro horas.
– Todos los días de los meses de julio y agosto, de cero a veinticuatro horas.
– Todos los viernes, sábados, domingos, festivos y vísperas de festivos, entre el sábado 3 y el domingo 11 de septiembre, de cero a veinticuatro horas.

Provincia de Sevilla

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 28 de febrero, de quince a veinticuatro horas.

b) En las carreteras AP-4, A-49, A-66, A-8083, SE-20 (entre los puntos kilométricos 0 al 9), SE-30 (Ronda de circunvalación entre los puntos kilométricos 0 al 22) y SE-31:

– Todos los días del año, de ocho a veinticuatro horas.

c) En las carreteras A-8057, A-8058 y A-471[excepto enlace del punto kilométrico 25]:

– Durante todo el año, desde las ocho horas de los viernes, hasta las veinticuatro horas de los domingos.

Comunidad Autónoma de Aragón

Provincia de Huesca

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– Desde el martes 9 de agosto, a las quince horas, hasta el miércoles 10 de agosto, a las veinticuatro.

Provincia de Teruel

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– Desde el viernes 8 de julio, a las quince horas, hasta el lunes 11 de julio, a las quince horas.
– Desde el viernes 16 de septiembre, a las cero horas, hasta el domingo 18 de septiembre, a las veinticuatro)

Provincia de Zaragoza

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El sábado 23 de abril, de cero a veinticuatro horas.
– El lunes 15 de agosto, desde las ocho hasta las quince horas.

– Desde el viernes 16 de septiembre, a las cero horas, hasta el domingo 18 de septiembre, a las veinticuatro horas.
– Desde el martes 11 de octubre, a las quince horas, hasta el miércoles 12 de octubre, a las veinticuatro horas.

Comunidad Autónoma del Principado de Asturias

a) En las autovías/autopista: A-8, A-63, A-64, A-66, AS-I, AS-II, O-11, O-12, O-14, AI-81, AI-82, GJ-81 y AP-66. Y en las carreteras convencionales: N-634 (conexión con A-63), AS-112 (entre los puntos kilométricos 15 y 43,1), AS-114, AS-116, AS-117 (entre los puntos kilométricos 0 y 20), AS-118, AS-15 (entre los puntos kilométricos 0 y 59), AS-16, AS-17, AS-238, AS-262, AS-390, AS-393, GJ-10, N-625, N-630 (entre los puntos kilométricos 67 y 87), N-632, N-632(a), N-633, N-634, N-640 y N-641:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– Desde el viernes 5 de agosto, a las cero horas, hasta el domingo 7 de agosto, a las veinticuatro horas.
– Desde el jueves 27 de octubre, a las cero horas, hasta el domingo 30 de octubre, a las veinticuatro horas.

Comunidad Autónoma de las Illes Balears

a) En ninguna carreteras de la Comunidad Autónoma:

– Se aplican las restricciones por fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En todas las carreteras de la Comunidad Autónoma:

– Todos los domingos de los meses de julio y agosto, de cero a veinticuatro horas.

c) En todas las carreteras de la Isla de Mallorca:

– Desde el jueves 14 de abril, a las ocho horas, hasta el sábado 16 de abril, a las veinticuatro horas.
– El lunes 18 de abril, de cero a veinticuatro horas.

Comunidad Autónoma de Canarias

Provincia de Las Palmas

a) En ninguna carretera de la provincia:

– Se aplican las restricciones por fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En todas las carreteras de la provincia:

– Desde el jueves 14 de abril, a las cero horas, hasta el domingo 17 de abril, a las veinticuatro horas.
– Todos los domingos de los meses de julio y agosto, de cero a veinticuatro horas.

Provincia de Santa Cruz de Tenerife

a) En ninguna carretera de la provincia:

– Se aplican las restricciones por fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En todas las carreteras de la provincia:

– Desde el jueves 14 de abril, a las ocho horas, hasta el domingo 17 de abril, a las veinticuatro horas.
– Todos los domingos de los meses de julio y agosto, de cero a veinticuatro horas.

c) En todas las carreteras de la Isla de Tenerife:

– Desde el domingo 14 de agosto, a las cero horas, hasta el lunes 15 de agosto, a las veinticuatro horas.

d) En todas las carreteras de la Isla de El Hierro:

– El sábado 2 de julio, de cero a veinticuatro horas.
– El sábado 6 de agosto, de cero a veinticuatro horas.

e) En todas las carreteras de la Isla de La Palma:

– El domingo 3 de julio, de cero a veinticuatro horas.
– El jueves 4 de agosto, de cero a veinticuatro horas.

Comunidad Autónoma de Cantabria

a) En las autovías S-10, S-20, S-30, A-8 y A-67, y en las carreteras convencionales N-621, N-635, N-634, N-623, N-611 (del pk 157 al 200), CA-131, CA-132, CA-135, CA-137, CA-140, CA-141, CA-142, CA-143, CA-144,CA-145, CA-146, CA-147, CA-148, CA-150, CA-151, CA-170, CA-171, CA-180, CA-181, CA-183, CA-231, CA-232, CA-240 y CA-241:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– Desde el viernes 29 de abril, a las quince horas, hasta el domingo 1 de mayo, a las quince horas.
– El domingo 14 de agosto, de cero a veinticuatro horas.
– El domingo 28 de agosto, de cero a veinticuatro horas.

b) En todas las carreteras de la Comunidad Autónoma:

– El jueves 28 de julio, de cero a veinticuatro horas.
– El jueves 15 de septiembre, de cero a veinticuatro horas.

Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha

Provincia de Albacete

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El martes 31 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El jueves 16 de junio, de cero a veinticuatro horas
– El lunes 25 de julio, de quince a veinticuatro horas.

Provincia de Ciudad Real

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El martes 31 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El jueves 16 de junio, de cero a veinticuatro horas
– El lunes 25 de julio, de quince a veinticuatro horas.

Provincia de Cuenca

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El martes 31 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El jueves 16 de junio, de cero a veinticuatro horas
– El lunes 25 de julio, de quince a veinticuatro horas.

Provincia de Guadalajara

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El martes 31 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El jueves 16 de junio, de cero a veinticuatro horas
– El lunes 25 de julio, de quince a veinticuatro horas.

Provincia de Toledo

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– Desde el viernes 27 de mayo, a las quince horas, hasta el martes 31 de mayo, a las veinticuatro horas.
– Desde el miércoles 15 de junio, a las quince horas, hasta el domingo 19 de junio, a las veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, de quince a veinticuatro horas.

Comunidad de Castilla y León

Provincia de Ávila

a) En las autopistas y autovías A-6, AP-6, A-50, AP-51 y AV-20 y en las carreteras convencionales N-6, N-501, N-110, N-403, N-502, CL-501, CL-505, CL-507, CL-605, AV-110, AV-800, AV-804, AV-905 y AV-941:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I, en horario comprendido desde las cero hasta las veinticuatro horas.

b) En todas las carreteras de la provincia:

– Desde el viernes 15 de abril, a las cero horas, hasta el sábado 16 de abril, a las veinticuatro horas.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– Desde el domingo 1 de mayo, a las ocho horas, hasta el lunes 2 de mayo, a las veinticuatro horas.
– El domingo 3 de julio, de cero a veinticuatro horas.
– Desde el sábado 15 de octubre, a las ocho horas, hasta el domingo 16 de octubre, a las veinticuatro horas.
– El sábado 31 de diciembre, de cero a veinticuatro horas.

c) En la carretera N-6:

– Todos los sábados del año, de quince a veinticuatro horas.
– Todos los domingos del año, de quince a veinticuatro horas.

Provincia de Burgos

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.

Provincia de León

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.

Provincia de Palencia

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.

Provincia de Salamanca

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de abril, de quince a veinticuatro horas.

Provincia de Segovia

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El lunes 16 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.

b) En las carreteras N-603 y CL-601 (entre los puntos kilométricos 0 al 24,075) y SG-20:

– Todos los sábados del año, de quince a veinticuatro horas.
– Todos los domingos del año, de quince a veinticuatro horas.

c) En la carretera N-6:

– Todos los viernes y vísperas de festivo del año, de quince a veinticuatro horas.
– Todos los sábados del año, de ocho a veinticuatro horas.
– Todos los domingos y festivos del año, de quince a veinticuatro horas.

Provincia de Soria

a) En las carreteras A-2, A-11, A-15, N-111, N-122 Y N-234:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En todas las carreteras de la provincia:

– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– Todos los sábados y domingos, comprendidos entre el sábado 28 de mayo y el domingo 12 de junio, de cero a veinticuatro horas.
– El jueves 30 de junio, de cero a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.

Provincia de Valladolid

a) En las autovías, carreteras nacionales y autonómicas:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En todas las carreteras de la provincia:

– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.

Provincia de Zamora

a) En las autovías, carreteras nacionales y autonómicas:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I, en horarios todas ellas de cero a veinticuatro horas.

b) En todas las carreteras de la provincia:

– Desde el viernes día 8 de abril, a las quince horas, hasta el domingo día 10 de abril a las veinticuatro horas.
– Desde el miércoles 13 de abril, a las quince horas, hasta el lunes 18 de abril, a las veinticuatro horas.
– El sábado 23 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– Desde el viernes 29 de abril a las quince horas, hasta el lunes 2 de mayo, a las veinticuatro horas.
– El lunes 6 de junio, de cero a veinticuatro horas.
– El miércoles 29 de junio, de cero a veinticuatro horas.
– Desde el viernes 12 de agosto, a las quince horas, hasta el lunes 15 de agosto, a las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 28 de octubre, a las quince horas, hasta el martes 1 de noviembre, a las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 2 de diciembre, a las quince horas, hasta el domingo 11 de diciembre, a las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 23 de diciembre, a las cero horas, hasta el lunes 26 de diciembre, a las veinticuatro horas.
– El sábado 31 de diciembre de cero a veinticuatro horas.

Comunidad Autónoma de Extremadura

Provincia de Badajoz

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En las carreteras A-5 y A-66:

– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El lunes 16 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.

Provincia de Cáceres

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En la carretera A-66:

– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El lunes 16 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.

Comunidad Autónoma de Galicia

Provincia de A Coruña

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– Desde el sábado 23 de julio, a las quince horas, hasta el lunes 25 de julio, a las veinticuatro horas.

Provincia de Lugo

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

Provincia de Ourense

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

Provincia de Pontevedra

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

Comunidad de Madrid

a) En todas las carreteras de la Comunidad Autónoma:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– El lunes 16 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– Desde el viernes 22 de julio, a las quince horas, hasta el sábado 23 de julio, a las quince horas.
– El lunes 25 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.

b) En las carreteras A-6 y M-607(entre los puntos kilométricos 0 al 36)

– Todos los días del año.

c) En las carreteras M-500 y M-501 (entre los puntos kilométricos 0 al 40):

– Todos los viernes o vísperas de festivos del año, de quince a veinticuatro horas, sentido salida de Madrid.
– Todos los sábados del año, de ocho a quince horas, sentido salida de Madrid.
– Todos los domingos o festivos del año, de quince a veinticuatro horas, sentido entrada a Madrid.

d) En las carreteras N-6, M-601, M-505 y M-501 (entre los puntos kilométricos 40 al 70):

– Los mismos días y horas que el apartado c), en ambos sentidos.

Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

a) En todas las carreteras de la Comunidad Autónoma:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– Desde el viernes 18 de marzo, a las quince horas, hasta el domingo 20 de marzo, a las quince horas.
– Desde el sábado 30 de abril, a las quince horas, hasta el lunes 2 de mayo, a las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 24 de junio hasta el domingo 11 de septiembre: todos los fines de semana desde el viernes, a las quince horas, hasta el domingo a las 24 horas, así como festivos y vísperas de festivos, de cero a veinticuatro horas.
– Desde el sábado 29 de octubre, a las quince horas, hasta el lunes 31 de octubre, a las quince horas.
– Desde el sábado 3 de diciembre, a las quince horas, hasta el lunes 5 de diciembre, a las quince horas.
– Desde el viernes 9 de diciembre, a las cero horas, hasta el domingo 11 de diciembre, a las ocho horas.

b) En todas las carreteras de la Red de Carreteras del Estado y en las carreteras Autonómicas RM-1, RM-2, RM-3, RM-11, RM-12, RM-15, RM-19, RM-23, RM-332, RM-423 y RM-714:

– Desde el viernes 10 de junio hasta el domingo 26 de junio:

Todos los fines de semana desde el viernes, a las quince horas, hasta el domingo a las 24 horas, así como festivos y vísperas de festivos, de cero a veinticuatro horas.

Comunidad Foral de Navarra

a) En todas las carreteras de la Red de Interés General y Red de Interés de la Comunidad Foral:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En todas las carreteras de la Comunidad Foral:

– Desde el sábado 5 de marzo, a las cero horas, hasta el domingo 6 de marzo, a las quince horas.
– El sábado 12 de marzo, de cero a las veinticuatro horas.
– Desde el miércoles 6 de julio, a las ocho horas, hasta el jueves 14 de julio, a las veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, de quince a veinticuatro horas.
– El sábado 3 de diciembre, de ocho a veinticuatro horas..

c) En las carreteras N-121, Na-115, Na-132, Na-6030, Na-6140 y Na-8607:

– El domingo 16 de octubre, de ocho a veinticuatro horas.

Comunidad Autónoma de La Rioja

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.

b) En las carreteras de la Red de Carreteras del Estado:

– Todos los días, desde el miércoles 8 de junio hasta el domingo 12 de junio, desde las ocho hasta las veinticuatro horas.

c) En la carretera N-111 [entre los puntos kilométricos 264 (intersección con antigua N-111) y 319 (intersección con antigua N-111)]:

– El domingo 19 de junio, de ocho a veinticuatro horas.
– Los domingos y festivos de los meses de julio y agosto, de ocho a veinticuatro horas.

d) En las carreteras A-12 y N-120:

– Los domingos y festivos de los meses de julio y agosto, de ocho a veinticuatro horas.

Comunidad Valenciana

Provincia de Alicante

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– Desde el viernes 18 de marzo, a las quince horas, hasta el domingo 20 de marzo, a las veinticuatro horas.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– Todos los sábados, domingos, festivos y vísperas de festivos, desde el domingo 12 de junio hasta el domingo 11 de septiembre, de cero a veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, de quince a veinticuatro horas.

b) En la carretera N-332:

– Todos los días del año, de cero a veinticuatro horas.

c) En la carretera N-340 (entre los puntos kilométricos 678,7 al 735,7:

– De lunes a viernes de todo el año, excepto días festivos, de ocho a veinticuatro horas.

Provincia de Castellón

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– Desde el viernes 18 de marzo, a las quince horas, hasta el domingo 20 de marzo, a las veinticuatro horas.
– Desde el jueves 23 de junio, a las quince horas, hasta el domingo 26 de junio, a las veinticuatro horas.
– Desde el jueves 14 de julio, a las quince horas, hasta el domingo 17 de julio, a las veinticuatro horas.
– Todos los sábados, domingos, festivos y vísperas de festivos, de los meses de julio y agosto, de cero a veinticuatro horas.
– El domingo 9 de octubre, de ocho a veinticuatro horas.

b) En las carreteras A-23, A-7, CV-10 (entre los puntos kilométricos 0 y 42), N-232 y N-340:

– Todos los domingos del año, de quince a veinticuatro horas.
– Todos los días de los meses de julio y agosto, de cero a veinticuatro horas.

Provincia de Valencia

a) En todas las carreteras de la provincia:

– Las fechas que figuran en el apartado 2.º de este anexo I.
– Desde el viernes 18 de marzo, a las quince horas, hasta el domingo 20 de marzo, a las veinticuatro horas.
– El lunes 25 de abril, de ocho a veinticuatro horas.
– El domingo 1 y lunes 2 de mayo, de ocho a veinticuatro horas.
– Desde el jueves 23 de junio, a las cero horas, hasta el domingo 26 de junio, a las veinticuatro horas.
– El lunes 25 de julio, de quince a veinticuatro horas.
– Todos los sábados, domingos y festivos de los meses de julio y agosto, desde las cero hasta las veinticuatro horas.
– Los domingos 9 y 30 de octubre, de cero a veinticuatro horas.
– Desde el viernes 4 de noviembre, a las cero horas, hasta el domingo 6 de noviembre, a las veinticuatro horas.
– El domingo 4, viernes 9 y sábado 10 de diciembre, de cero a veinticuatro horas.

b) En la carretera N-332:

– Todos los días del año, de cero a veinticuatro horas.

c) En la carretera CV-500:

– Todos los sábados y domingos del mes de mayo, de cero a veinticuatro horas.
– Todos los días de los meses de junio, julio, agosto y septiembre, de cero a veinticuatro horas.

d) En las carreteras CV-50 (entre los puntos kilométricos 0 y 22), CV-60, CV-605 y CV-670:

– Todos los sábados, domingos y festivos de los meses de julio y agosto, de cero a veinticuatro horas.

Apartado 2.º Fechas restringidas aplicables a las carreteras relacionadas en el subapartado a) de cada una de las Comunidades Autónomas y provincias citadas en el anterior Apartado 1.º de este anexo I:

– Desde el viernes 8 de abril, a las quince horas, hasta el sábado 9 de abril, a las quince horas.
– El domingo 10 de abril, de quince a veinticuatro horas.
– Desde el miércoles 13 de abril, a las quince horas, hasta el lunes 18 de abril, a las veinticuatro horas.

– Desde el viernes 29 de abril, a las quince horas, hasta el sábado 30 de abril, a las quince horas.
– El lunes 2 de mayo, de quince a veinticuatro horas.
– Desde el viernes 1 de julio, a las quince horas, hasta el sábado 2 de julio, a las quince horas.
– El domingo 3 de julio, desde las quince hasta las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 29 de julio, a las quince horas, hasta el sábado 30 de julio, a las quince horas.
– Desde el domingo 31 de julio, a las ocho horas, hasta el lunes 1 de agosto, a las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 12 de agosto, a las quince horas, hasta el sábado 13 de agosto, a las quince horas.
– El lunes 15 de agosto, desde las quince hasta las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 26 de agosto, a las quince horas, hasta el sábado 27 de agosto, a las quince horas.
– El domingo 28 de agosto, desde las quince hasta las veinticuatro horas.
– El miércoles 12 de octubre, desde las ocho hasta las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 28 de octubre, a las quince horas, hasta el sábado 29 de octubre, a las quince horas.
– Desde el lunes 31 de octubre, a las quince horas, hasta el martes 1 de noviembre, a las veinticuatro horas.
– Desde el viernes 2 de diciembre, a las quince horas, hasta el sábado 3 de diciembre, a las quince horas.
– Desde el lunes 5 de diciembre, a las quince horas, hasta el jueves 8 de diciembre, a las veinticuatro horas.
– El domingo 11 de diciembre, desde las ocho hasta las veinticuatro horas.
– El lunes 26 de diciembre, de quince a veinticuatro horas.

Quedan exceptuadas de las restricciones anteriores, las carreteras de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

ANEXO II

Restricciones a la circulación de: vehículos de más de 7.500 kg de m.m.a., vehículos que precisen autorización complementaria y vehículos especiales (apartados B.1.1 y B.3.1 de esta Resolución)

a) Restricciones en periodos genéricos

Todos los viernes comprendidos entre enero y el 27 de marzo, y entre el 2 y el 18 de diciembre

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población.	P.K.	Población.	Duración.	Sentido.
N-230	64,1 119,5 133,6	Benabarre. Buira. Ginaste.	116,1 120,9 149,2	Santoréns. Bonansa. Aneto.	17,00-24,00	Frontera Francia.

[Excepto los desplazamientos con destino: la residencia habitual del conductor, lugar domiciliación del vehículo o base empresa.]

Todos los sábados de los meses de junio, julio y agosto

	Inicio		Final			
Ctra.	**P.K.**	**Población**	**P.K.**	**Población**	**Duración**	**Sentido**
A-49	0	Camas.	23	Huévar del Aljarafe.	11,00 -14,00	Ayamonte.
AP-4	13,5	Dos Hermanas.	78	Jerez de la Frontera.	11,00 - 13,00	Cádiz.
N-4	573	Los Palacios y Villafranca.	627	Jerez de la Frontera.	11,00 - 13,00	Cádiz.

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	11,00 -14,00	Santander.

Todos los sábados comprendidos entre el 16 de julio y el 20 de agosto (transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	07,00-19,00	frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	07,00-19,00	frontera Francia.

Todos los sábados, domingos y festivos (*) de los meses de julio y agosto

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-483	0	Bollullos Par Cd.–enlace A-49.	41,33	Matalascañas.	11,00-22,00	Ambos sentidos.
A-497	0	Huelva.	17,05	Punta Umbría.	11,00-22,00	Ambos sentidos.
A-5056	0	Lepe.	4,8	La Antilla.	11,00-22,00	Ambos sentidos.
A-5076	0	Lepe (N-431).	5,4	La Antilla (A-5056).	11,00-22,00	Ambos sentidos.
A-370	0	Los Gallardos.	12,16	Garrucha.	11,00-22,00	Ambos sentidos.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.

(*) Festivos de ámbito Nacional o de Comunidad Autónoma afectada por la restricción.

Todos los domingos comprendidos entre enero y el 27 de marzo, y entre el 2 y el 18 de diciembre

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-230	149,2 120,9 116,1	Aneto. Bonansa. Santoréns.	133,6 119,5 64,1	Ginaste. Buira. Benabarre.	13,00-19,00	Benabarre.

Todos los domingos del mes de junio

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-49	76,9	San Juan del Puerto.	0	Camas.	15,00-24,00	Sevilla.
AP-4	78	Jerez de la Frontera.	13,5	Dos Hermanas.	18,00 - 20,00	Sevilla.
N-4	627	Jerez de la Frontera.	573	Los Palacios y Villafranca.	18,00 - 20,00	Sevilla.
A-45	142	Málaga.	115	Alto Las Pedrizas.	17,00 - 24,00	Córdoba.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00 - 24,00	Ambos sentidos.
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	11,00 -14,00	Santander.
A-8	169	Laredo.	139,2	Castro-Urdiales.	16,00 - 21,00	Bilbao.

Todos los domingos y festivos (*) de los meses de julio y agosto

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
AP-4	78	Jerez de la Frontera.	13,5	Dos Hermanas.	18,00 - 20,00	Sevilla.
N-4	627	Jerez de la Frontera.	573	Los Palacios y Villafranca.	18,00 - 20,00	Sevilla.

(*) Festivos de ámbito Nacional.

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	11,00 -14,00	Santander.

(*) Festivos de ámbito Nacional.

Todos los domingos y festivos (*) comprendidos entre el 3 de julio y el 11 de septiembre

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1	118,3	Boceguillas.	11,8	Madrid (enlace M-40).	21,00-23,00	Entrada Madrid.
A-2	102	Almadrones.	10,8	Madrid (enlace M-40).	21,00-23,00	Entrada Madrid.
A-3	177	Atalaya del Cañavate.	6,9	Madrid (enlace M-40).	21,00-23,00	Entrada Madrid.
A-5	75	Maqueda.	11,8	Madrid (enlace M-40).	21,00-24,00	Entrada Madrid.
A-6	123	Arévalo.	110	Adanero.	21,00-23,00	Entrada Madrid.
AP-6	110	Adanero.	60,5	San Rafael.	21,00-23,00	Entrada Madrid.
A-6	22,3	Las Rozas (enlace M-50).	6,8	Madrid.	21,00-23,00	Entrada Madrid.
N-6	110	Adanero.	42,5	Collado Villalba.	21,00-23,00	Entrada Madrid.
AP-51	104,8	Ávila.	81,8	Villacastín (enlace AP-6).	21,00-23,00	Entrada Madrid.
AP-61	88,55	Segovia.	61,50	San Rafael (enlace AP-6).	21,00-23,00	Entrada Madrid.
N-110	246	Berrocalejo Aragona.	228	Villacastín (enlace AP-6).	21,00-23,00	Entrada Madrid.
N-603	74,9	Otero de Herreros.	64	San Rafael (enlace AP-6).	21,00-23,00	Entrada Madrid.
M-501	59,5	S. Martín de Valdeiglesias.	0	Madrid (enlace M-40).	21,00-23,00	Entrada Madrid.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
A-45	142	Málaga.	115	Alto Las Pedrizas.	17,00-24,00	Córdoba.
A-49	0	Camas.	50	Bollullos Par del Condado.	15,00-24,00	Ayamonte.
A-49	76,9	San Juan del Puerto.	0	Camas.	15,00-24,00	Sevilla.
N-630	782	El Garrobo.	810	Camas.	10,00-14,00	Ambos sentidos.
A-8	169	Laredo.	139,2	Castro-Urdiales.	16,00-21,00	Bilbao.

(*) Festivos de ámbito Nacional o de Comunidad Autónoma afectada por la restricción.

b) Restricciones por fechas

Domingo 30 de enero (Peregrinación de Triana)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-483	14	Almonte Sur (A-474).	27	Almonte (El Rocío).	00,00-22,00	Ambos sentidos.

Viernes 18 de marzo (festividad S. José)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-3	352	Valencia.	292	Requena.	16,00-22,00	Salida Valencia.

Sábado 19 de marzo (festividad S. José)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	10,00-15,00	Entrada Valencia.

Domingo 20 de marzo (festividad S. José)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	13,00-22,00	Entrada Valencia.
A-3	352	Valencia.	292	Requena.	13,00-22,00	Salida Valencia.

Viernes 8 y domingo 10 de abril (Semana Santa)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.

Miércoles 13 de abril (Semana Santa)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6 / AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	13,00-22,00	Ambos sentidos.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	13,00-22,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	120	Madridejos.	13,00-22,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	13,00-22,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	16,00-22,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlaceAP-41).	30,5	Navalcarnero.	16,00-22,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	16,00-22,00	Salida Madrid.
AP-1	77,2	Miranda de Ebro.	0	Burgos.	17,00-21,00	Burgos.
A-1 / N-1	321	Miranda de Ebro.	236	Burgos.	17,00-21,00	Burgos.
A-1 / N-1	336	Treviño- Límite con Álava.	329	Treviño- Límite con Álava.	17,00-21,00	Burgos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
A-62	113	Cabezón de Pisuerga.	151	Tordesillas.	16,00-23,00	Portugal.
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	17,00-21,00	Santander.

Jueves 14 de abril (Semana Santa)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6 / AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	07,00-15,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	07,00-15,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	07,00-15,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	07,00-15,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	07,00-15,00	Ambos sentidos.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	07,00-15,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	120	Madridejos.	07,00-15,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	07,00-15,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	07,00-15,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	07,00-15,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	07,00-15,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	07,00-15,00	Salida Madrid.
AP-1	77,2	Miranda de Ebro.	0	Burgos.	10,00-15,00	Burgos.
A-1 / N-1	321	Miranda de Ebro.	236	Burgos.	10,00-15,00	Burgos.
A-1 / N-1	336	Treviño- Límite con Álava.	329	Treviño- Límite con Álava.	10,00-15,00	Burgos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	00,00-24,00	Ambos sentidos.

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
A-62	113	Cabezón de Pisuerga.	151	Tordesillas.	08,00-14,00	Portugal.
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	10,00-15,00	Santander.

Viernes 15 de abril (Semana Santa)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-230	64,1 119,5 133,6	Benabarre. Buira. Ginaste.	116,1 120,9 149,2	Santoréns. Bonansa. Aneto.	08,00-12,00	frontera Francia.

Domingo 17 de abril (Semana Santa / transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1	118,3	Boceguillas.	11,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-2	102	Almadrones.	10,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-3	177	Atalaya del Cañavate.	6,9	Madrid (enlace M-40).	13,00-24,00	Entrada Madrid.
A-3	25	Arganda (salida 25).	177	Atalaya del Cañavate.	16,00-24,00	Salida Madrid.
A-4	122	Madridejos.	6,7	Madrid (enlace M-40).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-5	126	Talavera de la Reina.	11,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	126	Talavera de la Reina.	16,00-24,00	Salida Madrid.
A-6	123	Arévalo.	110	Adanero.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-6	110	Adanero.	60,5	San Rafael.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-6	22,3	Las Rozas (enlace M-50).	6,8	Madrid.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-6	110	Adanero.	42,5	Collado Villalba.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-51	104,8	Ávila.	81,8	Villacastín (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-61	88,55	Segovia.	61,50	San Rafael (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-110	246	Berrocalejo Aragona.	228	Villacastín (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-603	74,9	Otero de Herreros.	64	San Rafael (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
M-501	59,5	S. Martín de Valdeiglesias.	0	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-6	256	Castrogonzalo (enlace A-66).	123	Arévalo (Ávila).	16,00-23,00	Madrid.
A-62	155	Tordesillas (enlace A-6).	125	Valladolid.	16,00-23,00	Burgos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
A-31	80	Albacete.	0	Atalaya de Cañavate.	11,00-24,00	Atalaya Cañavate.
A-31	0	Atalaya de Cañavate.	80	Albacete.	14,00-21,00	Albacete.
AP-36	147	La Roda.	0	Ocaña.	11,00-24,00	Ocaña.
N-301	210	La Roda.	61	Ocaña.	11,00-24,00	Ocaña.
A-3	352	Valencia.	292	Requena.	11,00-24,00	Salida Valencia.
A-4	323	Andújar.	230	Almuradiel.	09,00-22,00	Sentido Madrid.
A-4	230	Almuradiel.	300	Bailén.	09,00-22,00	Sentido Sevilla.
A-44	0	Bailén.	36	Jaén.	09,00-22,00	Sentido Bailén.
A-49	0	Camas.	50	Bollullos Par del Condado.	12,00-21,00	Ayamonte.
A-49	76,9	San Juan del Puerto.	0	Camas.	12,00-21,00	Sevilla.
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	22,00-24,00	frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	22,00-24,00	frontera Francia.
N-230	149,2 120,9 116,1	Aneto. Bonansa. Santoréns.	133,6 119,5 64,1	Ginaste. Buira. Benabarre.	13,00-19,00	Benabarre.

Lunes 18 de abril (Semana Santa / transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
AP-1	0	Burgos.	77,2	Miranda de Ebro.	10,00-22,00	Irún.
A-1 / N-1	157,5	Aranda de Duero.	321	Miranda de Ebro.	10,00-22,00	Irún.

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1 / N-1	329	Treviño- Límite con Álava.	336	Treviño, Límite con Álava.	10,00-22,00	Irún.
A-62	88	Venta de Baños.	7,6	Burgos.	10,00-22,00	Burgos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
BU-30	12	Burgos.	0	Burgos.	10,00-22,00	Irún.
A-231	107,3	Osorno (enlace A-67/ N-120).	157,1	Burgos.	10,00-22,00	Burgos.
N-120	174,6	Osorno (enlace A-67/ A-231).	120	Burgos.	10,00-22,00	Burgos.
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	13,00-22,00	Entrada Valencia.
A-3	177	Atalaya del Cañavate.	15	Madrid (enlace M-50).	11,00-15,00	Entrada Madrid.
A-31	80	Albacete.	0	Atalaya de Cañavate.	11,00-15,00	Atalaya Cañavate.
A-5	75	Maqueda.	16,3	Madrid (enlace M-50).	11,00-15,00	Entrada Madrid.
A-7	602	Alhama de Murcia.	564	Murcia.	08.00-21,00	Valencia.
A-30	171,8	El Jimenado / RM-2.	135	Murcia.	08,00-21,00	Albacete.
A-4	122	Madridejos.	17,1	Madrid (enlace M-50).	11,00-17,00	Entrada Madrid.
A-4	323	Andújar.	230	Almuradiel.	09,00-20,00	Sentido Madrid.
A-4	230	Almuradiel.	300	Bailén.	09,00-20,00	Sentido Sevilla.
A-44	0	Bailén.	36	Jaén.	09,00-20,00	Sentido Bailén.
A-8	169	Laredo.	139,2	Castro-Urdiales.	16,00-22,00	Bilbao.
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	00,00-22,00	frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	00,00-22,00	frontera Francia.
N-230	149,2 120,9 116,1	Aneto. Bonansa. Santoréns.	133,6 119,5 64,1	Ginaste. Buira. Benabarre.	13,00-19,00	Benabarre.

Viernes 22 de abril (Romería Virgen de la Cabeza)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6178 / CR-500	0	Sant. Ntra. Sra. Cabeza.	34,306	Minas Diógenes (Ciudad Real).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
A-6177	0	Andújar (Jaén).	32,370	Santuario de Ntra. Sra. Cabeza.	15,00-24,00	Ambos sentidos.

Sábado 23, domingo 24 y lunes 25 de abril (Romería Virgen de la Cabeza)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6178 / CR-500	0	Sant. Ntra. Sra. Cabeza.	34,306	Minas Diógenes (Ciudad Real).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
A-6177	0	Andújar (Jaén).	32,370	Santuario de Ntra. Sra. Cabeza.	00,00-24,00	Ambos sentidos.

Viernes 29 de abril (festividad 1.º de Mayo)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6 /AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	16,00-22,00	Salida Madrid
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	13,00-22,00	Ambos sentidos
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	13,00-22,00	Salida Madrid
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	13,00-22,00	Salida Madrid
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	13,00-22,00	Salida Madrid
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	16,00-22,00	Ambos sentidos
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	16,00-22,00	Salida Madrid
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	16,00-22,00	Salida Madrid
A-62	113	Cabezón de Pisuerga.	151	Tordesillas.	08,00-15,00	Portugal
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	15,00-24,00	Ambos sentidos
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	13,00-22,00	Entrada Valencia

Sábado 30 de abril (festividad 1.º de Mayo / Campeonato motociclismo Jerez)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6/AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	08,00-15,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	07,00-15,00	Ambos sentidos.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	07,00-15,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	07,00-15,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	07,00-15,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	08,00-15,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	08,00-15,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	08,00-15,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	10,00-15,00	Entrada Valencia.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
A-382	0	Enlace con AP-4.	11	Jerez de la Frontera.	08,00-18,00	Ambos sentidos.

Domingo 1 de mayo (Campeonato motociclismo Jerez)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-382	0	Enlace con AP-4.	11	Jerez de la Frontera.	08,00-18,00	Ambos sentidos.

Lunes 2 de mayo (festividad 1.º de Mayo)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1	118,3	Boceguillas.	11,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-2	102	Almadrones.	10,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-3	177	Atalaya del Cañavate.	6,9	Madrid (enlace M-40).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-3	25	Arganda (salida 25).	80,4	Tarancón.	16,00-24,00	Salida Madrid.
A-4	122	Madridejos.	6,7	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-5	126	Talavera de la Reina.	11,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	126	Talavera de la Reina.	16,00-24,00	Salida Madrid.
A-6	123	Arévalo.	110	Adanero.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-6	110	Adanero.	60,5	San Rafael.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-6	22,3	Las Rozas(enlace M-50).	6,8	Madrid.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-6	110	Adanero.	42,5	Collado Villalba.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-51	104,8	Ávila.	81,8	Villacastín (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-61	88,55	Segovia.	61,50	San Rafael (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-110	246	Berrocalejo Aragona.	228	Villacastín (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-603	74,9	Otero de Herreros.	64	San Rafael (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
M-501	59,5	S. Martín de Valdeiglesias.	0	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-6	184	Tordesillas (enlace A-62).	123	Arévalo (Ávila).	16:00-23,00	Madrid.
A-62	155	Tordesillas (enlace A-6).	125	Valladolid.	16,00-23,00	Burgos.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	13,00-22,00	Entrada Valencia.
A-3	352	Valencia.	292	Requena.	13,00-22,00	Salida Valencia.
A-4	323	Andújar.	230	Almuradiel.	09,00-22,00	Sentido Madrid.
A-4	230	Almuradiel.	300	Bailén.	09,00-22,00	Sentido Sevilla.
A-44	0	Bailén.	36	Jaén.	09,00-22,00	Sentido Bailén.

Miércoles 25 de mayo (transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	22,00-24,00	frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	22,00-24,00	frontera Francia.

Jueves 26 de mayo (transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	00,00-22,00	Frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	00,00-22,00	Frontera Francia.

Domingo 29 de mayo (Traslado Virgen del Rocío – zona Andalucía Suroeste)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-474	48,7	Almonte.	50,5	Almonte(enlace A-483).	00,00-22,00	Ambos sentidos.
A-483	13	Almonte Sur (A-474).	23	Almonte (El Rocío).	00,00-16,00	Ambos sentidos.

Del Miércoles 1 al Martes 7 de junio (Romería El Rocío–zona Andalucía Suroeste-)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-483	14	Almonte Sur (A-474).	27	Almonte (El Rocío).	09,00-22,00	Ambos sentidos.

Domingo 5 de junio (transporte transfronterizo con Francia / romería El Rocío)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
A-1	391	Ziordia.	405,45	Alsasua.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	22,00-24,00	Frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	22,00-24,00	Frontera Francia.
A-483	14	Almonte Sur (A-474).	27	Almonte (El Rocío).	09,00-22,00	Ambos Sentidos.

Lunes 6 de junio (transporte transfronterizo con Francia / El Rocío–zona Andalucía Suroeste-)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	00,00-22,00	frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	00,00-22,00	frontera Francia.
A-483	14	Almonte Sur (A-474).	27	Almonte (El Rocío).	08,00-16,00	Ambos sentidos.
A-474	48,7	Almonte.	50,5	Almonte (enlace A-483).	08,00-10,00	Ambos sentidos.

Viernes 24 de junio (festividades entre Comunidades)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	17,00-21,00	Santander.

Miércoles 13 de julio (transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	22,00-24,00	Frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	22,00-24,00	Frontera Francia.

Jueves 14 de julio (transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	00,00-22,00	Frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	00,00-22,00	Frontera Francia.

Viernes 22 de julio (festividad de Santiago)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6/AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dos Barrios.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	16,00-22,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	16,00-22,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	17,00-21,00	Santander.

Sábado 23 de julio (festividad de Santiago)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6/AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	8,00-15,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	8,00-13,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	8,00-13,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	8,00-13,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	8,00-13,00	Salida Madrid.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	8,00-13,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	8,00-13,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dos Barrios.	8,00-13,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	8,00-13,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	8,00-13,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	8,00-15,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	8,00-13,00	Salida Madrid.

Domingo 24 de julio (festividad de Santiago)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-54	67	Arzúa.	93	Santiago.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
SC-11	0	Santiago (acceso AP-9).	2,1	Santiago.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
N-547	48	Melide.	68	Arzúa.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
SC-20	0	Circunvalación Santiago.	10,5	Milladoiro.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
AC-841	0	Santiago.	15	Pontevea.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
AC-543	0	Santiago.	14	Brión.	14,00-24,00	Ambos sentidos.

Lunes 25 de julio (festividad de Santiago)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1	118,3	Boceguillas.	11,8	Madrid (enlace M-40).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
A-2	102	Almadrones.	10,8	Madrid (enlace M-40).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
A-3	177	Atalaya del Cañavate.	6,9	Madrid (enlace M-40).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
A-3	25	Arganda (salida 25).	80,4	Tarancón.	18,00-24,00	Salida Madrid.
A-4	122	Madridejos.	6,7	Madrid (enlace M-40).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
A-5	126	Talavera de la Reina.	11,8	Madrid (enlace M-40).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	126	Talavera de la Reina.	18,00-24,00	Salida Madrid.
A-6	123	Arévalo.	110	Adanero.	18,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-6	110	Adanero.	60,5	San Rafael.	18,00-24,00	Entrada Madrid.
A-6	22,3	Las Rozas (enlace M-50).	6,8	Madrid.	18,00-24,00	Entrada Madrid.
N-6	110	Adanero.	42,5	Collado Villalba.	18,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-51	104,8	Ávila.	81,8	Villacastín (enlace AP-6).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-61	88,55	Segovia.	61,50	San Rafael (enlace AP-6).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
N-110	246	Berrocalejo Aragona.	228	Villacastín (enlace AP-6).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
N-603	74,9	Otero de Herreros.	64	San Rafael (enlace AP-6).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
M-501	59,5	S. Martín de Valdeiglesias.	0	Madrid (enlace M-40).	18,00-24,00	Entrada Madrid.
A-54	67	Arzúa.	93	Santiago.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
SC-11	0	Santiago (acceso AP-9).	2,1	Santiago.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
N-547	48	Melide.	68	Arzúa.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
SC-20	0	Circunvalación Santiago.	10,5	Milladoiro.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
AC-841	0	Santiago.	15	Pontevea.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
AC-543	0	Santiago.	14	Brión.	14,00-24,00	Ambos sentidos.
A-8	169	Laredo.	139,2	Castro-Urdiales.	16,00-21,00	Bilbao.

Viernes 29 de julio (1.º de agosto)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6/AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	13,00-22,00	Ambos sentidos.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	13,00-22,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	13,00-22,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	13,00-22,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	16,00-22,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	16,00-22,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	16,00-22,00	Salida Madrid.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.

Sábado 30 de julio (1.º de agosto)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6/AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	08,00-13,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	08,00-13,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	07,00-13,00	Salida Madrid.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	07,00-13,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	07,00-13,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	07,00-13,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	08,00-15,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	08,00-15,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	08,00-15,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	08,00-13,00	Salida Madrid.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	08,00-15,00	Ambos sentidos.
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	17,00-21,00	Santander.

Domingo 31 de julio (1.º de agosto)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1	242	Burgos-Castañares.	249	Rubena.	16,00-21,00	Vitoria.
AP-1	0	Burgos-Castañares.	77	Miranda de Ebro.	16,00-21,00	Vitoria.
N-1	249	Rubena.	336	Treviño.	16,00-21,00	Vitoria.

Sábado 6 de agosto (descenso del Sella-zona Asturias)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-634	327	Llovio (Ribadesella).	382	Lieres (Pola de Siero).	07,00-24,00	Ambos sentidos.
N-625	155	Cangas de Onís.	162	Arriondas.	07,00-24,00	Ambos sentidos.

Lunes 15, y Domingos 21 y 28 de agosto

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1	242	Burgos-Castañares.	249	Rubena.	16,00-21,00	Vitoria.
AP-1	0	Burgos-Castañares.	77	Miranda de Ebro.	16,00-21,00	Vitoria.
N-1	249	Rubena.	336	Treviño.	16,00-21,00	Vitoria.

Sábado 17 de septiembre (Gran Premio Aragón MotoGP)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-211	228	Calanda.	270	Caspe.	10,00-20,00	Ambos sentidos.
N-232	120	Valdealgorfa.	166	Híjar.	10,00-20,00	Ambos sentidos.
A-2404	0	Alcañiz.	2	Alcañiz.	10,00-20,00	Ambos sentidos.
TE-35	0	Alcañiz (intersección TE-V-7032).	3,3	Alcañiz.	10,00-20,00	Ambos sentidos.
TE-V-1336	0	Híjar.	14	Alcañiz.	10,00-20,00	Ambos sentidos.
TE-V-7032	0	Alcañiz.	9	Alcañiz (Int. TE-35).	10,00-20,00	Ambos sentidos.
TE-V-7033	2	Alcañiz.	8	Alcañiz.	10,00-20,00	Ambos sentidos.
CHE-0904	0	Alcañiz.	5,6	Alcañiz.	10,00-20,00	Ambos sentidos.

Domingo 18 de septiembre (Gran Premio Aragón MotoGP)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-211	228	Calanda.	270	Caspe.	08,00-20,00	Ambos sentidos.
N-232	120	Valdealgorfa.	166	Híjar.	08,00-20,00	Ambos sentidos.
A-2404	0	Alcañiz.	2	Alcañiz.	08,00-20,00	Ambos sentidos.
TE-35	0	Alcañiz (intersección TE-V-7032).	3,3	Alcañiz.	08,00-20,00	Ambos sentidos.
TE-V-1336	0	Híjar.	14	Alcañiz.	08,00-20,00	Ambos sentidos.
TE-V-7032	0	Alcañiz.	9	Alcañiz (Int. TE-35).	08,00-20,00	Ambos sentidos.
TE-V-7033	2	Alcañiz.	8	Alcañiz.	08,00-20,00	Ambos sentidos.
CHE-0904	0	Alcañiz.	5,6	Alcañiz.	08,00-20,00	Ambos sentidos.

Miércoles 12 de octubre

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-230	149,2 120,9 116,1	Aneto. Bonansa. Santoréns.	133,6 119,5 64,1	Ginaste. Buira. Benabarre.	13,00-19,00	Benabarre.

Domingo 16 de octubre (festividad Nafarroa Oinez)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-121	30,20	Pueyo.	37,15	Tafalla.	08,00 – 22,00	Ambos sentidos.
NA-132	32,40	Tafalla.	35,00	Tafalla.	08,00 – 22,00	Ambos sentidos.
NA-6030	15,00	Tafalla.	19,00	Tafalla.	08,00 – 22,00	Ambos sentidos.
NA-8607	0,00	Pueyo.	07,00	Tafalla.	08,00 – 22,00	Ambos sentidos.

Viernes 28 de octubre (festividad de Todos los Santos)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6 / AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	16,00-22,00	Ambos sentidos.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	16,00-22,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	16,00-22,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	16,00-22,00	Salida Madrid.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	17,00-21,00	Santander.

Sábado 29 de octubre (festividad de Todos los Santos)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6 / AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	08,00-13,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	08,00-13,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	08,00-13,00	Ambos sentidos.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	08,00-13,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	08,00-13,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	08,00-13,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	08,00-15,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	08,00-15,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	08,00-15,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	08,00-13,00	Salida Madrid.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	08,00-15,00	Ambos sentidos.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	11,00-14,00	Santander.

Martes 1 de noviembre (festividad de todos los Santos)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1	118,3	Boceguillas.	11,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-2	102	Almadrones.	10,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-3	177	Atalaya del Cañavate.	6,9	Madrid (enlace M-40).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-3	25	Arganda (salida 25).	80,4	Tarancón.	16,00-24,00	Salida Madrid.
A-4	122	Madridejos.	6,7	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-5	126	Talavera de la Reina.	11,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	126	Talavera de la Reina.	16,00-24,00	Salida Madrid.
A-6	123	Arévalo.	110	Adanero.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-6	110	Adanero.	60,5	San Rafael.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-6	22,3	Las Rozas (enlace M-50).	6,8	Madrid.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-6	110	Adanero.	42,5	Collado Villalba.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-51	104,8	Ávila.	81,8	Villacastín (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-61	88,55	Segovia.	61,50	San Rafael (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-110	246	Berrocalejo Aragona.	228	Villacastín (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-603	74,9	Otero de Herreros.	64	San Rafael (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
M-501	59,5	S. Martín de Valdeiglesias.	0	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-1	242	Burgos-Castañares.	249	Rubena.	16,00-21,00	Vitoria.
AP-1	0	Burgos-Castañares.	77	Miranda de Ebro.	16,00-21,00	Vitoria.
N-1	249	Rubena.	336	Treviño.	16,00-21,00	Vitoria.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	08,00-24,00	Ambos sentidos.

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
A-62	155	Tordesillas (enlace A-6).	125	Valladolid.	16,00-23,00	Burgos.
A-6	184	Tordesillas (enlace A-62).	123	Arévalo (Ávila).	16,00-23,00	Madrid.
A-8	169	Laredo.	139,2	Castro-Urdiales.	16,00-21,00	Bilbao.

Viernes 4 de noviembre (Gran Premio Motociclismo Comunitat Valenciana)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
CV-50	72,5	Cheste.	76	Cheste.	17,00-24,00	Ambos sentidos.
CV-378	0,5	Cheste.	4,9	Cheste.	17,00-22,00	Ambos sentidos.
CV-383	0,0	Cheste.	11,6	Loriguilla.	07,00-24,00	Ambos sentidos.
CV-3845	0,0	Cheste.	3,5	Cheste.	07,00-24,00	Ambos sentidos.

Sábado 5 de noviembre (Gran Premio Motociclismo Comunitat Valenciana)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-3	352	Valencia.	319	Buñol.	07,00-14,00	Salida Valencia.
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	14,00-22,00	Entrada Valencia.
CV-50	72,5	Cheste.	76	Cheste.	00,00-06,00	Ambos sentidos.
CV-50	72,5	Cheste.	76	Cheste.	17,00-24,00	Ambos sentidos.
CV-378	0,5	Cheste.	4,9	Cheste.	06,00-22,00	Ambos sentidos.
CV-383	0,0	Cheste.	11,6	Loriguilla.	00,00-24,00	Ambos sentidos.
CV-3845	0,0	Cheste.	3,5	Cheste.	00,00-24,00	Ambos sentidos.

Domingo 6 de noviembre (Gran Premio Motociclismo Comunitat Valenciana)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-3	352	Valencia.	319	Buñol.	07,00-18,00	Salida Valencia.
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	14,00-22,00	Entrada Valencia.
CV-50	72,5	Cheste.	76	Cheste.	00,00-20,00	Ambos sentidos.
CV-378	0,5	Cheste.	4,9	Cheste.	06,00-18,00	Ambos sentidos.
CV-383	0,0	Cheste.	11,6	Loriguilla.	00,00-20,00	Ambos sentidos.
CV-3845	0,0	Cheste.	3,5	Cheste.	07,00-13,00	Ambos sentidos.

Jueves 10 de noviembre (transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	22,00-24,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	22,00-24,00	frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	22,00-24,00	frontera Francia.

Viernes 11 de noviembre (transporte transfronterizo con Francia)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-15	134,5	Gorriti.	139,76	Areso.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
A-1	391,68	Ziordia.	405,45	Alsasua.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 A	65,5	Bera.	68,44	Endarlatsa.	00,00-22,00	Guipúzcoa.
N-121 B	45	Arraioz.	73,26	Dantxarinea.	00,00-22,00	frontera Francia.
N-135	21	Zubiri.	66,49	Luzaide / Valcarlos.	00,00-22,00	frontera Francia.

Viernes 2 de diciembre (festividad Constitución e Inmaculada)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6 / AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	16,00-22,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	16,00-22,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	16,00-22,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	16,00-22,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	16,00-22,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	16,00-22,00	Salida Madrid.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.

Sábado 3 de diciembre (festividad Constitución e Inmaculada)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-6 / AP-6	11,65	Madrid (enlace M-40).	61,3	San Rafael.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-1	11,8	Madrid (enlace M-40).	50	Venturada.	08,00-15,00	Salida Madrid.
A-2	18,3	Madrid (enlace M-45).	38,7	Meco.	08,00-13,00	Salida Madrid.
R-2	17,1	Madrid (enlace M-50).	37,5	Meco.	08,00-13,00	Salida Madrid.
A-3	13	Madrid (enlace M-50).	80,4	Tarancón.	08,00-13,00	Salida Madrid.
R-3	7,3	Madrid (enlace M-50).	29,4	Arganda.	08,00-13,00	Salida Madrid.
A-4	17,3	Madrid (enlace M-50).	62	Ocaña.	08,00-13,00	Salida Madrid.
R-4	0	Madrid (enlace M-50).	52,5	Dosbarrios.	08,00-13,00	Salida Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	106	Talavera de la Reina.	08,00-15,00	Ambos sentidos.
R-5	15	Arroyomolinos (enlace AP-41).	30,5	Navalcarnero.	08,00-15,00	Salida Madrid.
N-6	42,5	Collado Villalba.	62,5	San Rafael.	08,00-15,00	Salida Madrid.
M-501	4	Madrid (enlace M-50).	59,5	San Martín de Valdeiglesias.	08,00-13,00	Salida Madrid.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	08,00-15,00	Ambos sentidos.
A-8	139,2	Castro-Urdiales.	169	Laredo.	11,00-14,00	Santander.

Domingo 11 de diciembre (festividad Constitución e Inmaculada)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-1	118,3	Boceguillas.	11,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-2	102	Almadrones.	10,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-3	177	Atalaya del Cañavate.	6,9	Madrid (enlace M-40).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-3	25	Arganda (salida 25).	80,4	Tarancón.	16,00-24,00	Salida Madrid.
A-4	122	Madridejos.	6,7	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
A-5	126	Talavera de la Reina.	11,8	Madrid (enlace M-40).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-5	15,6	Madrid (enlace M-50).	126	Talavera de la Reina.	16,00-24,00	Salida Madrid.
A-6	123	Arévalo.	110	Adanero.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-6	110	Adanero.	60,5	San Rafael.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
A-6	22,3	Las Rozas (enlace M-50).	6,8	Madrid.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-6	110	Adanero.	42,5	Collado Villalba.	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-51	104,8	Ávila.	81,8	Villacastín (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
AP-61	88,55	Segovia.	61,50	San Rafael (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-110	246	Berrocalejo Aragona.	228	Villacastín (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
N-603	74,9	Otero de Herreros.	64	San Rafael (enlace AP-6).	16,00-24,00	Entrada Madrid.
M-501	59,5	S. Martín de Valdeiglesias.	0	Madrid (enlace M-40).	16,00-22,00	Entrada Madrid.
A-3	352	Valencia.	292	Requena.	13,00-22,00	Salida Valencia.
A-3	275	Utiel.	352	Valencia.	13,00-22,00	Entrada Valencia.
A-4	323	Andújar.	230	Almuradiel.	09,00-22,00	Sentido Madrid.
A-4	230	Almuradiel.	300	Bailén.	09,00-22,00	Sentido Sevilla.
A-44	0	Bailén.	36	Jaén.	09,00-22,00	Sentido Bailén.
A-1	242	Burgos-Castañares.	249	Rubena.	16,00-21,00	Vitoria.
AP-1	0	Burgos-Castañares.	77	Miranda de Ebro.	16,00-21,00	Vitoria.
N-1	249	Rubena.	336	Treviño.	16,00-21,00	Vitoria.
N-631	0,0	S. Cebrián de Castro (N-630).	57,0	Rionegro del Puente (N-525).	00,00-24,00	Ambos sentidos.
N-122	466	Zamora (A-11).	538	Trabazos (frontera Portugal).	15,00-24,00	Ambos sentidos.
A-6	184	Tordesillas (enlace A-62).	123	Arévalo (Ávila).	16,00-23,00	Madrid.
A-62	155	Tordesillas (enlace A-6).	125	Valladolid.	16,00-23,00	Burgos.

Sábados 24 y 31 de diciembre

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-230	64,1 119,5 133,6	Benabarre. Buira. Ginaste.	116,1 120,9 149,2	Santoréns. Bonansa. Aneto.	17,00-24,00	frontera Francia.

Lunes 26 de diciembre

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Duración	Sentido
N-230	149,2 120,9 116,1	Aneto. Bonansa. Santoréns.	133,6 119,5 64,1	Ginaste. Buira. Benabarre.	13,00-19,00	Benabarre.

ANEXO III

Mercancías peligrosas: Materias exentas

a) Materias totalmente exentas de las prohibiciones establecidas en los puntos B.2.1 y B.2.2 del texto dispositivo de esta Resolución, de modo permanente y sin necesidad de ser solicitada, tanto al propio transporte de la mercancía peligrosa de que se trate, como en lo relativo al idéntico itinerario utilizado en la ida y vuelta del mencionado transporte)

Mercancías	Condiciones del transporte
– Gases licuados de uso domestico, embotellado o en cisterna, bien para su transporte a puntos de distribución o para reparto a consumidores.	Las previstas en el ADR para cada producto.

(*) El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y las Comunidades Autónomas comunicarán al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico con la suficiente antelación, la ubicación, accesos y periodo de funcionamiento de las bases estacionales de aeronaves para la lucha contra incendios.

Mercancías	Condiciones del transporte
– Materias destinadas al aprovisionamiento de estaciones de servicio, incluidas los combustibles destinados a centros de consumo propio para el aprovisionamiento de vehículos de transporte por carretera. – Combustibles con destino a puertos, aeropuertos y bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios (*) con la finalidad de abastecer buques y aeronaves. – Combustibles para abastecimiento al transporte ferroviario y gasóleos de calefacción para uso doméstico.	Las previstas en el ADR para cada producto.
– Gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios, y gases transportados a particulares para asistencia sanitaria domiciliaria así como su suministro a almacenes cuando se acredite que se transportan a estos destinos.	Las previstas en el ADR para cada producto.

(*) El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y las Comunidades Autónomas comunicarán al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico con la suficiente antelación, la ubicación, accesos y periodo de funcionamiento de las bases estacionales de aeronaves para la lucha contra incendios.

b) Materias que pueden ser eximidas mediante autorización especial de la prohibición a que hace referencia el epígrafe B.2.1 correspondiente al apartado primero del texto dispositivo de esta Resolución, siempre y cuando se solicite y justifique la necesidad de circular:

Mercancías	Condiciones del transporte
– Productos indispensables para el funcionamiento continuo de centros industriales.	Las previstas en el ADR para cada producto.
– Productos con origen o destino en centros sanitarios no contemplados en el apartado a).	Las previstas en el ADR para cada producto.
– Transportes de mercancías peligrosas hacia o desde los puertos marítimos y aeropuertos cuando inevitablemente tengan que circular las fechas objeto de prohibición.	Las previstas en el ADR para cada producto.
-Material de pirotecnia.	Las que sean impuestas en la autorización.
– Otras materias que, por circunstancias de carácter excepcional, se considere indispensable sean transportadas.	Las que sean impuestas en la autorización.

ANEXO IV

Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP)

Comunidad Autónoma	Carretera	Itinerario	Provincia
ANDALUCÍA.	A-4	DOSBARRIOS - SEVILLA (SE-30) - DOS HERMANAS (AP-4).	JAÉN.
			CÓRDOBA.
			SEVILLA.
		PTO. REAL - S. FERNANDO (TRES CAMINOS pk.12 CA-33).	CÁDIZ.
	A-7	ALGECIRAS - GUADIARO.	CÁDIZ.
		TORREMOLINOS - MURCIA - MONFORTE.	MÁLAGA.
			GRANADA.
			ALMERÍA.
	A-32	BAILÉN (A-44) – TORREPEROGIL (N-322).	JAÉN.
	A-44	BAILÉN - VÉLEZ BENAUDALLA (A-7).	JAÉN.
			GRANADA.
	A-45	CÓRDOBA (A-4) – ALTO PEDRIZAS (AP-46).	CÓRDOBA.
			MÁLAGA.
	A-48	SAN FERNANDO - VEJER.	CÁDIZ.
	A-49	SEVILLA - FRONTERA PORTUGAL.	SEVILLA.
			HUELVA.
	A-66	VIRGEN DEL CAMINO (AP-66) - SEVILLA (SE-30).	HUELVA.
			SEVILLA.
	A-92	SEVILLA - ALMERÍA.	SEVILLA.
			MÁLAGA.
			GRANADA.
			ALMERIA.
	A-92M	ENTRE A-92 Y A-45.	MÁLAGA.
	A-92-N/ A-91	GUADIX - PTO. LUMBRERAS.	GRANADA.
			ALMERÍA.
	A-316	ÚBEDA – MARTOS.	JAÉN.
	A-381	JEREZ F. (AP-4) - ALGECIRAS.	CÁDIZ.
	A-382/ A-384	JEREZ F. (AP-4) - ANTEQUERA.	CÁDIZ.
			MÁLAGA.
	A-8028	SE-30 - ENLACE A-92.	SEVILLA.
	AP-4	DOS HERMANAS (A-4) – PTO. REAL (CA-35).	SEVILLA.
			CÁDIZ.
	AP-7	CREVILLENTE - VERA (A-7).	ALMERÍA.
		GUADIARO - TORREMOLINOS.	CÁDIZ.
			MÁLAGA.
	AP-46	A-45 (ALTO PEDRIZAS) - MÁLAGA.	MÁLAGA.
ANDALUCÍA.	CA-33	CÁDIZ - SAN FERNANDO.	CÁDIZ.
	CA-35	CIRCUNVALACIÓN CÁDIZ.	CÁDIZ.
	GR-16	A-7 - PUERTO MOTRIL (ACCESO ESTE).	GRANADA.
	N-340	VEJER - ALGECIRAS.	CÁDIZ.
	N-420	MONTORO - PUERTOLLANO.	CÓRDOBA.
	N-432	BADAJOZ - CÓRDOBA.	CÓRDOBA.
	N-433	EL GARROBO (ENLACE A-66) - FRONTERA PORTUGAL.	SEVILLA.
			HUELVA.
	N-435	HUELVA - N-432 (LA ALBUERA).	HUELVA.
	SE-20/ SE-30/ SE-31/ SE-40	CIRCUNVALACIÓN SEVILLA.	SEVILLA.
ARAGÓN.	A-2	TARACENA – ESTERAS MEDINACELI – STA M.ª HUERTA - ZARAGOZA.	ZARAGOZA.
	A-22	L.P. LLEIDA - SIÉTAMO.	HUESCA.
	A-23	SAGUNTO - LANAVE (N-330).	TERUEL.
			ZARAGOZA.
			HUESCA.
	AP-2	ZARAGOZA - L.P. LLEIDA.	ZARAGOZA.
			HUESCA.
	AP-68	ZARAGOZA - L.P. ÁLAVA.	ZARAGOZA.
	N-234	CALAMOCHA - SORIA.	TERUEL.
			ZARAGOZA.
	N-240	SIÉTAMO - HUESCA.	HUESCA.
	N-240/ A-21	JACA - L.P. NAVARRA.	HUESCA.
			ZARAGOZA.
	N-330/ A-23	LANAVE (N-330) – FRONTERA FRANCIA.	HUESCA.
	N-420	A-3 (LA ALMARCHA) - CUENCA – N-330 - TERUEL.	TERUEL.
	Z-40	CIRCUNVALACIÓN ZARAGOZA.	ZARAGOZA.
ASTURIAS.	A-8	L.P. VIZCAYA - BAAMONDE (A-6).	ASTURIAS.
	A-64	VILLAVICIOSA - OVIEDO.	ASTURIAS.
	A-66	SERÍN (A-8) - CAMPOMANES.	ASTURIAS.
	AP-66	CAMPOMANES - LEÓN (N-120).	ASTURIAS.

(*) Solamente se podrá circular entre las 23:00 y 6:00 horas del día siguiente.

Comunidad Autónoma	Carretera	Itinerario	Provincia
CANTABRIA.	A-8	L.P. VIZCAYA - BAAMONDE (A-6).	CANTABRIA.
	A-67	S-30 (SANTANDER) - VTA. BAÑOS.	CANTABRIA.
	S-30/S-10	A-67 (SANTANDER) - A-8.	CANTABRIA.
CASTILLA-LA MANCHA.	A-2	MADRID (M-45) – TARACENA (*).	GUADALAJARA.
		TARACENA – ESTERAS MEDINACELI – STA M.ª HUERTA - ZARAGOZA.	GUADALAJARA.
	A-3	ARGANDA - VALENCIA.	CUENCA.
	A-4	MADRID (M-50) – DOSBARRIOS (*).	TOLEDO.
		DOSBARRIOS - SEVILLA (SE-30) - DOS HERMANAS (AP-4).	TOLEDO.
			CIUDAD REAL.
	A-5	NAVALCARNERO - FRONTERA PORTUGAL.	TOLEDO.
	A-30	ALBACETE - Pk.137 (ENLACE A-7).	ALBACETE.
	A-31	ATALAYA CAÑAVATE - ALICANTE.	CUENCA.
			ALBACETE.
	A-33	BLANCA (A-30) – YECLA / CAUDETE – A-31 – A-35.	ALBACETE.
	A-35	ALMANSA - XÁTIVA.	ALBACETE.
	A-40	MOCEJÓN (AP-41) - MAQUEDA.	TOLEDO.
		OCAÑA (R-4) - CUENCA.	TOLEDO.
			CUENCA.
	A-41	PUERTOLLANO - CIUDAD REAL.	CIUDAD REAL.
	A-43	CIUDAD REAL - MANZANARES - ATALAYA CAÑAVATE.	CIUDAD REAL.
			CUENCA.
	AP-36	OCAÑA - LA RODA.	TOLEDO.
			CUENCA.
			ALBACETE.
	AP-41	MADRID (R-5) - MOCEJÓN (A-40).	TOLEDO.
	CM-40	CIRCUNVALACIÓN TOLEDO.	TOLEDO.
	CM-41	VALMOJADO (A-5) - YUNCOS (AP-41).	TOLEDO.
	CM-42	TOLEDO (A-42) - TOMELLOSO.	TOLEDO.
			CIUDAD REAL.
	CM-45	CIUDAD REAL (A-41) – ALMAGRO (CM-412).	CIUDAD REAL.
	CM-211	MINGLANILLA - ALMODÓVAR.	CUENCA.
	CM-220	ALMODÓVAR PINAR - CUENCA.	CUENCA.
	CM-413	ARGAMASILLA CTV. - CM-4111.	CIUDAD REAL.
	CM-420	A-43 (DAIMIEL) - A-4 (PTO.LÁPICE).	CIUDAD REAL.
	CM-4017/ N-401	MORA (CM-42) - LOS YÉBENES(N-401) - CIUDAD REAL.	TOLEDO.
			CIUDAD REAL.
	CM-4111	CM-413 - ALMURADIEL (A-4).	CIUDAD REAL.
	CM-4134	PUERTOLLANO - ENLACE N-420.	CIUDAD REAL.
CASTILLA-LA MANCHA.	N-320	CUENCA - GUADALAJARA.	CUENCA.
			GUADALAJARA.
	N-322	CIRCUNVALACIÓN ALBACETE.	ALBACETE.
	N-330	ALMANSA - REQUENA (A-3).	ALBACETE.
	N-400	TOLEDO - ONTÍGOLA (A-4).	TOLEDO.
	N-403	MAQUEDA - ÁVILA.	TOLEDO.
	N-420	MONTORO - PUERTOLLANO.	CIUDAD REAL.
	N-420	A-3 (LA ALMARCHA) - CUENCA –. N-330 - TERUEL.	CUENCA.
	N-430	A-5 (MÉRIDA) - CIUDAD REAL.	CIUDAD REAL.
	R-2	MADRID - TARACENA.	GUADALAJARA.
	R-4	MADRID - OCAÑA.	TOLEDO.
	TO-21	ENLACE A-40 - ENLACE CM-40.	TOLEDO.
	TO-22/ A-42	MOCEJÓN (AP-41) - TOLEDO (CM-42).	TOLEDO.
CASTILLA Y LEÓN.	A-1	MADRID (M-50) - BURGOS.	SEGOVIA.
			BURGOS.
		MIRANDA EBRO - L.P. ÁLAVA / L.P ÁLAVA - L.P. GUIPÚZCOA.	BURGOS.
	A-2	TARACENA – ESTERAS MEDINACELI – STA M.ª HUERTA - ZARAGOZA.	SORIA.
	A-6/AP-6	MADRID - A CORUÑA.	SEGOVIA.
			ÁVILA.
			VALLADOLID.
			ZAMORA.
			LEÓN.
	A-11	TUDELA DE DUERO - VALLADOLID.	VALLADOLID.
		TORDESILLAS - ZAMORA.	VALLADOLID.
			ZAMORA.
	A-15/ SO-20	MEDINACELI (A-2) - SORIA.	SORIA.
	A-50	ÁVILA (AV-20) - SALAMANCA.	ÁVILA.
			SALAMANCA.
	A-52	BENAVENTE - O PORRIÑO.	ZAMORA.
	A-62	BURGOS – FRONTERA PORTUGAL.	BURGOS.
			PALENCIA.
			VALLADOLID.
			ZAMORA.
			SALAMANCA.
	A-65	PALENCIA - ENLACE N-610.	PALENCIA.

(*) Solamente se podrá circular entre las 23:00 y 6:00 horas del día siguiente.

Comunidad Autónoma	Carretera	Itinerario	Provincia
CASTILLA Y LEÓN.	A-66	VIRGEN DEL CAMINO (AP-66) - SEVILLA (SE-30).	LEÓN.
			ZAMORA.
			SALAMANCA.
	A-67	S-30 (SANTANDER) - VTA. BAÑOS.	PALENCIA.
	A-73	BURGOS - QUINTANAORTUÑO.	BURGOS.
	A-231	ONZONILLA (A-66) - BURGOS.	LEÓN.
			PALENCIA.
			BURGOS.
	A-601	VALLADOLID - SEGOVIA.	VALLADOLID.
			SEGOVIA.
	A-610	PALENCIA - MAGAZ (A-62).	PALENCIA.
	AP-1	BURGOS - MIRANDA DE EBRO.	BURGOS.
	AP-51	ÁVILA - A-6 (VILLACASTÍN).	ÁVILA.
			SEGOVIA.
	AP-61	AP-6 (SAN RAFAEL) - SEGOVIA.	SEGOVIA.
	AP-66	CAMPOMANES - LEÓN (N-120).	LEÓN.
	AP-71	LEÓN - ASTORGA.	LEÓN.
	AV-20	CIRCUNVALACIÓN ÁVILA.	ÁVILA.
	BU-30	CIRCUNVALACIÓN BURGOS.	BURGOS.
	CL-615	ENLACE A-65 / CL-613 / CL-615 (PALENCIA) - CARRIÓN.	PALENCIA.
	LE-30/ A-60	VIRGEN DEL CAMINO (A-66) - SANTAS MARTAS (A-231).	LEÓN.
	N-111	SORIA - AP-68 (LOGROÑO).	SORIA.
	N-120/ OU-11	PONFERRADA - OURENSE (A-52).	LEÓN.
	N-122/ A-11	SORIA - TUDELA DE DUERO.	SORIA.
			BURGOS.
			VALLADOLID.
	N-122	ZAMORA - FRONTERA PORTUGAL.	ZAMORA.
	N-234	CALAMOCHA - SORIA.	SORIA.
	N-403	MAQUEDA - ÁVILA.	ÁVILA.
	N-601/ VA-12	ADANERO - VALLADOLID.	ÁVILA.
			SEGOVIA.
			VALLADOLID.
	SA-20	RONDA SUR SALAMANCA.	SALAMANCA.
	SG-20	CIRCUNVALACIÓN SEGOVIA.	SEGOVIA.
	VA-30	CIRCUNVALACIÓN VALLADOLID.	VALLADOLID.
COMUNIDAD VALENCIANA.	A-3	ARGANDA - VALENCIA.	VALENCIA.
	A-7	TORREMOLINOS - MURCIA - MONFORTE.	ALICANTE.
		A-77 (ENLACE AP-7) - VALENCIA.	ALICANTE.
			VALENCIA.
		SAGUNTO (AP-7) - NULES.	VALENCIA.
			CASTELLÓN.
	A-23	SAGUNTO - LANAVE (N-330).	VALENCIA.
			CASTELLÓN.
	A-31	ATALAYA CAÑAVATE - ALICANTE.	ALICANTE.
	A-33	BLANCA (A-30) – YECLA /. CAUDETE - A-31 - A-35.	ALICANTE.
			VALENCIA.
	A-35	ALMANSA - XÁTIVA.	VALENCIA.
	A-38	SOLLANA (AP-7) – FAVARA (AP-7).	VALENCIA.
	A-70	ENLACE A-77 - ENLACE A-7.	ALICANTE.
	A-77	ENLACE AP-7 - ENLACE A-70.	ALICANTE.
	AP-7	L.P. TARRAGONA - MONFORTE.	CASTELLÓN.
			VALENCIA.
			ALICANTE.
		CREVILLENTE - VERA (A-7).	ALICANTE.
	CS-22	PTO.GRAO (CASTELLÓN) - ENLACE N-340 / AP-7.	CASTELLÓN.
	CV-10	NULES - BENLLOCH (CV-13).	CASTELLÓN.
	CV-35	VALENCIA (A-7) – LOSA OBISPO.	VALENCIA.
	N-330	ALMANSA - REQUENA (A-3).	VALENCIA.
	N-338	ACCESO AEROPUERTO ALICANTE-ELCHE.	ALICANTE.
	N-420	A-3 (LA ALMARCHA) - CUENCA –. N-330 - TERUEL.	VALENCIA.
	V-21	PUZOL - VALENCIA.	VALENCIA.
	V-30	PUERTO VALENCIA - A-7.	VALENCIA.
	V-31	ENLACE V-30 (VALENCIA) –. A-7 (SILLA).	VALENCIA.
EXTREMADURA.	A-5	NAVALCARNERO - FRONTERA PORTUGAL.	CÁCERES.
			BADAJOZ.
	A-58	TRUJILLO - CÁCERES.	CÁCERES.
	A-66	VIRGEN DEL CAMINO (AP-66) - SEVILLA (SE-30).	CÁCERES.
			BADAJOZ.
	EX-A1	A-5 (NAVALMORAL) - MORALEJA.	CÁCERES.

(*) Solamente se podrá circular entre las 23:00 y 6:00 horas del día siguiente.

Comunidad Autónoma	Carretera	Itinerario	Provincia
EXTREMADURA.	EX-A2	MIAJADAS - RUECAS (N-430).	CÁCERES. BADAJOZ.
	N-430	A-5 (MÉRIDA) - CIUDAD REAL.	BADAJOZ.
	N-432	BADAJOZ - CÓRDOBA.	BADAJOZ.
	N-435	HUELVA - N-432 (LA ALBUERA).	BADAJOZ.
GALICIA.	A-6/AP-6	MADRID - A CORUÑA.	LUGO. A CORUÑA.
	A-8	L.P. VIZCAYA - BAAMONDE (A-6).	LUGO.
	A-52	BENAVENTE - O PORRIÑO.	OURENSE. PONTEVEDRA.
	A-54	NADELA (A-6) - PALAS REI.	LUGO.
	A-54/ SC-21	SANTIAGO - AEROP. LAVACOLLA - ARZÚA.	A CORUÑA.
	A-55	VIGO - TUI.	PONTEVEDRA.
	A-75	VERIN (A-52) - FRONTERA PORTUGAL.	OURENSE.
	AC-10	PUERTO A CORUÑA - AC-11.	A CORUÑA.
	AC-11	A CORUÑA - AP-9 / AC-12.	A CORUÑA.
	AC-12	A CORUÑA (AC-10) –. S.PEDRO DE NÓS-OLEIROS (N-6).	A CORUÑA.
	AC-14	A CORUÑA - LEDOÑO (A-6).	A CORUÑA.
	AC-15	AG-55 - PTO. EXTERIOR A CORUÑA.	A CORUÑA.
	AG-11	PADRÓN (AP-9) - RIBEIRA.	A CORUÑA.
	AG-31	A-52 - CELANOVA.	OURENSE.
	AG-41	CURRO (AP-9) - SANXENXO.	PONTEVEDRA.
	AG-46/ VG-4.5	PUENTE RANDE (AP-9) - CANGAS.	PONTEVEDRA.
	AG-55	A CORUÑA - BAIO (STA. IRENE).	A CORUÑA.
	AG-56	SANTIAGO (AP-9) - BRION.	A CORUÑA.
	AG-59	SANTIAGO (AP-53) – A RAMALLOSA.	A CORUÑA.
	AP-9F/ AP-9	FERROL - A CORUÑA - TUI.	A CORUÑA. PONTEVEDRA.
	AP-9V	TEIS - VIGO.	PONTEVEDRA.
	AP-53/ AG-53	SANTIAGO - DOZÓN – TOÉN (A-52).	A CORUÑA. PONTEVEDRA. OURENSE.
	FE-12/ AG-64	FERROL - VILALBA (A-8).	A CORUÑA. LUGO.
	FE-15	ACCESO NORTE PTO. FERROL.	A CORUÑA.
GALICIA.	N-120/ OU-11	PONFERRADA - OURENSE (A-52).	OURENSE.
	N-550	REDONDELA - A-52.	PONTEVEDRA.
	N-552	REDONDELA - VIGO.	PONTEVEDRA.
	PO-11/ PO-10	MARÍN - AP-9 - PONTEVEDRA (FFCC).	PONTEVEDRA.
	SC-20	CIRCUNVALACIÓN SANTIAGO.	A CORUÑA.
	VG-20/ AG-57	VIGO - BAIONA - AP-9.	PONTEVEDRA.
MADRID.	A-1	MADRID (M-50) - BURGOS.	MADRID.
	A-2 (*)	MADRID (M-45) - TARACENA.	MADRID.
	A-3 (*)	MADRID (M-50) - ARGANDA.	MADRID.
	A-3	ARGANDA - VALENCIA.	MADRID.
	A-4 (*)	MADRID (M-50) - DOSBARRIOS.	MADRID.
	A-5 (*)	MADRID (M-50) - NAVALCARNERO.	MADRID.
	A-6/AP-6	MADRID - A CORUÑA.	MADRID.
	AP-41	MADRID (R-5) - MOCEJÓN (A-40).	MADRID.
	M-40	ENTRE pk.29 Y pk.46 (17 km. DEL ARCO OESTE).	MADRID.
		ENTRE pk.57 Y pk.3 (6 km. DEL ARCO NORTE).	MADRID.
	M-45/ M-50	CIRCUNVALACIÓN MADRID.	MADRID.
	M-607	M-40 (ARCO NORTE) - COLMENAR VIEJO.	MADRID.
	N-400	TOLEDO - ONTÍGOLA (A-4).	MADRID.
	N-403	MAQUEDA - ÁVILA.	MADRID.
	R-2	MADRID - TARACENA.	MADRID.
	R-3	MADRID - ARGANDA.	MADRID.
	R-4	MADRID - OCAÑA.	MADRID.
	R-5	MADRID - NAVALCARNERO.	MADRID.
MURCIA.	A-7	TORREMOLINOS - MURCIA - MONFORTE.	MURCIA.
	A-30	ALBACETE - Pk.137 (ENLACE A-7).	MURCIA.
		Pk.150 (ENLACE MU-31) - CARTAGENA (CT-33).	MURCIA.
	A-33	BLANCA (A-30) – YECLA / CAUDETE - A-31 - A-35.	MURCIA.
	A-92-N/ A-91	GUADIX - PTO. LUMBRERAS.	MURCIA.
	AP-7	CREVILLENTE - VERA (A-7).	MURCIA.
	CT-32/ CT-33/ CT-34	A-30 - AP-7 / CARTAGENA / ESCOMBRERAS.	MURCIA.

(*) Solamente se podrá circular entre las 23:00 y 6:00 horas del día siguiente.

Comunidad Autónoma	Carretera	Itinerario	Provincia
MURCIA.	MU-30	ALCANTARILLA (ENLACE A-7) – EL PALMAR (ENLACE MU-31).	MURCIA.
	MU-31	EL PALMAR (ENLACE MU-30) - Pk.150 de A-30.	MURCIA.
	RM-11	LORCA (A-7) - AGUILAS (AP-7).	MURCIA.
	RM-15	CARAVACA CRUZ - ENLACE A-7.	MURCIA.
	RM-19	PTO. CADENA (A-30) – S.JAVIER (AP-7).	MURCIA.
	RM-23	ENLACE RM-2 - RM-3.	MURCIA.
NAVARRA.	A-10	ENLACE AP-15 / A-15 – ALSASUA (A-1).	NAVARRA.
	A-12/ LO-20	CIZUR (A-15) - LO-20 – RECAJO (AP-68).	NAVARRA.
	A-15	IRURTZUN - L.P. GUIPÚZCOA.	NAVARRA.
	A-21	L.P. ZARAGOZA - NOÁIN (AP-15).	NAVARRA.
	AP-15	AP-68 - IRURTZUN.	NAVARRA.
	AP-68	ZARAGOZA - L.P. ÁLAVA.	NAVARRA.
	NA-5001	IMÁRCOAIN (AP-15) – CENTRO TRANSPORTE DE PAMPLONA.	NAVARRA.
LA RIOJA.	A-12	LOGROÑO (LO-20) – STO. DOMINGO CALZADA.	LA RIOJA.
	A-12/ LO-20	CIZUR (A-15) - LO-20 – RECAJO (AP-68).	LA RIOJA.
	AP-68	ZARAGOZA - L.P. ÁLAVA.	LA RIOJA.
	N-111	SORIA - AP-68 (LOGROÑO).	LA RIOJA.

(*) Solamente se podrá circular entre las 23:00 y 6:00 horas del día siguiente.

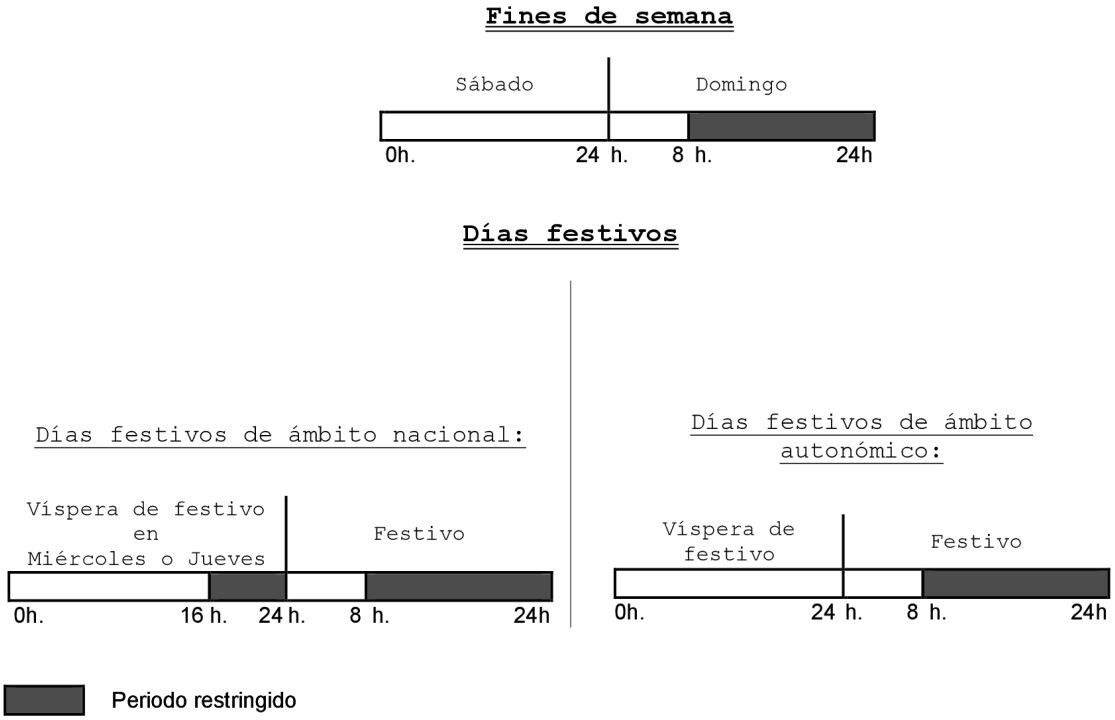
ANEXO V

1.º Restricciones comunes

– Por fechas en todas las carreteras:

• Los domingos y los días festivos de ámbito nacional o de ámbito autonómico, desde las ocho hasta las veinticuatro horas dentro de la circunscripción correspondiente -nacional o de Comunidad Autónoma-.

• Los miércoles o jueves vísperas de días festivos de ámbito nacional, desde las dieciséis hasta las veinticuatro horas.



• En caso de coincidir varios días festivos consecutivos, incluidos los domingos, dentro del ámbito territorial correspondiente, las restricciones se aplicarán en el primero de ellos solamente desde las ocho hasta las quince horas, y en el último la correspondiente a domingo o día festivo, quedando el resto de días festivos sin restricción.

Además, en la víspera del primer día festivo, distinta de sábado, se aplicará la restricción desde las dieciséis hasta las veinticuatro horas.

2.º Restricciones específicas

A) Mercancías peligrosas(apartado B.2.1 del texto dispositivo)

– Por fechas en todas las carreteras:

Fechas	Horas
Domingo 17 de abril.	8:00 a 24:00 horas.
Lunes 18 de abril.	8:00 a 24:00 horas (en Castilla-La Mancha).
Lunes 1 de agosto.	8:00 a 15:00 horas.
Miércoles 31 de agosto.	15:00 a 24:00 horas.

– Por fechas en determinadas carreteras:

Carretera	Puntos Kilométricos	Población	Provincia	Horario restringido
M-40 (CRECIENTE).	PK.46 AL 57. (TÚNELES DEL PARDO).	MADRID.	MADRID.	DE 7:00 a 10:00 h. (DÍAS LABORABLES).
M-40 (DECRECIENTE).	PK.57 AL 46. (TÚNELES DEL PARDO).	MADRID.	MADRID.	DE 18:00 a 21:00 h. (DÍAS LABORABLES).
M-40 (DECRECIENTE).	PK.25 AL 9. (DE A-42 a A-2).	MADRID.	MADRID.	DE 7:00 a 10:00 h. (DÍAS LABORABLES).
M-40 (CRECIENTE).	PK.9 AL 25. (DE A-2 a A-42).	MADRID.	MADRID.	DE 18:00 a 21:00 h. (DÍAS LABORABLES).
M-50 (CRECIENTE).	PK.68,9 AL 74,1. (TÚNELES BOADILLA-VALDEPASTORES).	BOADILLA DEL MONTE.	MADRID.	DE 7:00 a 10:00 h. (DÍAS LABORABLES).
M-50 (DECRECIENTE).	PK.77,7 AL 72,7. (TÚNELES BOADILLA-VALDEPASTORES).	BOADILLA DEL MONTE.	MADRID.	DE 18:00 a 21:00 h. (DÍAS LABORABLES).
M-111.	PK.1,1 AL 5,0. (TÚNEL BARAJAS).	BARAJAS.	MADRID.	DE 6:00 a 23:00 h. (TODOS DÍAS DEL AÑO).
N-234.	PK 352,8 AL 361.	SORIA.	SORIA.	DE 8:00 a 23:00 h. (Días 4, 11 y 30 de junio).
N-330.	PK. 666,7 AL 672,5. (TÚNEL DE SOMPORT).	CANFRANC.	HUESCA.	Resolución de 2 de septiembre de 2010, de la Dirección General de Tráfico (BOE del 15 de septiembre).
N-433.	PK. 35,4 AL 104,2 (ENLACE N-435).	EL GARROBO-JABUGO.	SEVILLA-HUELVA.	SÁBADOS DE 11:00 a 22:00 h (MESES DE NOVIEMBRE Y DICIEMBRE).
CA-36.	PK. 2,3 AL 6. (PUENTE JOSÉ LEÓN DE CARRANZA).	CÁDIZ.	CÁDIZ.	DE 0:00 a 24:00 h. (TODOS DÍAS DEL AÑO).

B) Vehículos que precisan autorización complementaria de circulación (apartado B.3.1 del texto dispositivo)

– Por fechas en todas las carreteras:

Fechas	Horas
Domingo 17 de abril.	8:00 a 24:00 horas.
Lunes 18 de abril.	8:00 a 24:00 horas (en Castilla-La Mancha, Madrid y provincia de Jaén).
Lunes 1 de agosto.	8:00 a 15:00 horas.
Miércoles 31 de agosto.	15:00 a 24:00 horas.

– En acceso a ciudades los días laborables, excepto grúas de elevación de más de 5 ejes:

Provincia	Carretera	Puntos Kilométricos	Sentido	Horario Restringido
GRANADA.	GR-30	0 AL 26,824	AMBOS SENTIDOS.	0:00 a 24:00 horas.
MADRID(*).	A-1	PK. 11,8 AL 50	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	A-2	PK. 10,8 AL 38	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	A-3	PK. 7 AL 40	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	A-4	PK. 6,7 AL 30	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.

(*) Excepto en el mes de agosto.

Provincia	Carretera	Puntos Kilométricos	Sentido	Horario Restringido
MADRID(*).	A-42	PK. 6,2 AL 27,5	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	A-5	PK. 11,2 AL 35	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	A-6	PK. 6,8 AL 39,5	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	M-607	PK. 9,2 AL 39,4	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	M-40	PK. 0 AL 61,3	AMBOS SENTIDOS.	07:00 a 09:00 horas.
			AMBOS SENTIDOS.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	M-45	PK. 0 AL 31	AMBOS SENTIDOS.	07:00 a 09:00 horas.
			AMBOS SENTIDOS.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	M-50	PK. 0 AL 84,5	AMBOS SENTIDOS.	07:00 a 09:00 horas.
			AMBOS SENTIDOS.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	M-501	PK. 0 AL 21,7	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	M-505	PK. 0 AL 29,5	DECRECIENTE.	07:00 a 09:00 horas.
			CRECIENTE.	18:00 a 21:00 horas.
MADRID(*).	M-506	PK. 0 AL 53	AMBOS SENTIDOS.	07:00 a 09:00 horas.
			AMBOS SENTIDOS.	18:00 a 21:00 horas.
SEVILLA.	SE-30	PK. 10 AL 12	AMBOS SENTIDOS.	07:00 a 10:00 horas.
			AMBOS SENTIDOS.	13:00 a 16:30 horas.
SORIA.	N-234	PK 352,8 AL 361	AMBOS SENTIDOS.	DE 8:00 A 23:00 h. (Días 4,11 y 30 de junio).

(*) Excepto en el mes de agosto.

ANEXO VI

Interrupción de obras en carretera con motivo de las circunstancias o características especiales del tráfico durante el año 2022 (apartado F de esta resolución)

Con motivo de desplazamientos masivos de vehículos y Operaciones de Tráfico previstas para el año 2022 se solicitará a los Organismos titulares de carreteras:

A. Suspensión de obras que afecten a la plataforma de circulación y zona de influencia

Semana Santa:

– Desde las 13:00 horas del viernes 8 de abril, hasta las 24:00 horas del domingo 10 de abril.

– Desde las 10:00 horas del miércoles 13 de abril, hasta las 24:00 horas del viernes 15 de abril.

– De 8:00 horas a 24:00 horas del domingo 17 de abril.

– De 8:00 horas a 24:00 horas del lunes 18 de abril, en las Comunidades de Aragón, Illes Balears, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Comunidad Valenciana, Madrid, Región de Murcia, Navarra, La Rioja y provincia de Jaén.

1.º de mayo:

– Desde las 13:00 horas del viernes 29 de abril, hasta las 24:00 horas del domingo 1 de mayo.

– De 8:00 horas a 24:00 horas del lunes 2 de mayo en las Comunidades de Andalucía, Aragón, Asturias, Castilla y León, Extremadura y Madrid, y zona de influencia de la Comunidad de Castilla-La Mancha.

1.ª Operación del verano:

– Desde las 13:00 horas del viernes 1 de julio, hasta las 24:00 horas del domingo 3 de julio.

1.º de agosto:

– Desde las 13:00 horas del viernes 29 de julio, hasta las 15:00 horas del lunes 1 de agosto.

15 de agosto:

– Desde las 13:00 horas del viernes 12 de agosto, hasta las 24:00 horas del lunes 15 de agosto.

Retorno del verano:

– Desde las 13:00 horas del viernes 26 de agosto, hasta las 24:00 horas del domingo 28 de agosto.

Todos los Santos:

– Desde las 13:00 horas del viernes 28 de octubre, hasta las 24:00 horas del domingo 30 de octubre.
– Desde las 8:00 horas hasta las 24:00 horas del martes 1 de noviembre.

Constitución-Inmaculada:

– Desde las 13:00 horas del viernes 2 de diciembre, hasta las 24:00 horas del domingo 4 de diciembre.
– Desde las 13:00 horas del lunes 5 de diciembre, hasta las 24:00 horas del martes 6 de diciembre.
– Desde las 13:00 horas del miércoles 7 de diciembre, hasta las 24:00 horas del jueves 8 de diciembre.
– Desde las 13:00 horas del viernes 9 de diciembre, hasta las 24:00 horas del domingo 11 de diciembre.

B. Suspensión de obras que afecten a la plataforma de circulación

En fines de semanas:

– Fines de semanas especiales correspondientes al Verano-2022, desde el viernes 1 de julio hasta el domingo 11 de septiembre:

• Desde las 13:00 horas de los viernes, hasta las 24:00 horas de los domingos en los siguientes fines de semana del verano:

8, 9 y 10 de julio 15, 16 y 17 de julio 22, 23 y 24 de julio	5, 6 y 7 de agosto 19, 20 y 21 de agosto	2, 3 y 4 de septiembre 9,10 y 11 de septiembre

– Resto de fines de semanas del año 2022.

• En general salvo autorización expresa por necesidades de urgencia o motivos justificados, desde las 13:00 horas de los viernes, hasta las 24:00 horas de los domingos.

En festividades dentro del ámbito territorial de las Comunidades Autónomas:

– Festividades que afectan a Comunidades Autónomas y su zona de influencia:

• En la Comunidad de Andalucía, desde las 13:00 horas del viernes 25 de febrero, hasta las 24:00 horas del lunes 28 de febrero.
• En la Comunidad Foral de Navarra, los sábados 5 y 12 de marzo, y domingo 6 de marzo, desde las 08:00 horas hasta las 24:00 horas.
• En la Comunidad Valenciana, desde las 13:00 horas del viernes 18 de marzo, hasta las 24:00 horas del domingo 20 de marzo.
• En las Comunidades de Aragón y Castilla y León, desde las 13:00 horas del viernes 22 de abril, hasta las 24:00 horas del domingo 24 de abril.
• En las Comunidades de Galicia y Madrid, desde las 13:00 horas del viernes 13 de mayo, hasta el lunes 16 de mayo. (En la Comunidad de Galicia hasta las 24:00 horas del martes 17 de mayo).
• En la Comunidad de Castilla-La Mancha, desde las 13:00 horas del lunes 30 de mayo, hasta las 24:00 horas del martes 31 de mayo.

• En las Comunidades de Murcia y La Rioja, desde las 13:00 horas del miércoles 8 de junio, hasta las 24:00 horas del jueves 9 de junio, y desde las 13:00 horas del viernes 10 de junio, hasta las 24:00 horas del domingo 12 de junio.

• En las Comunidades de Galicia y Valenciana, desde las 13:00 horas del jueves 23 de junio, hasta las 24:00 horas del domingo 26 de junio.

• En la Comunidad Foral de Navarra, desde las 00:00 horas del miércoles 6 de julio, hasta las 24:00 horas del domingo 10 de julio.

• En las Comunidades de Galicia, Navarra y Madrid, y zona de influencia de Castilla-La Mancha, y provincias de Ávila, Jaén y Segovia desde las 13:00 horas del viernes 22 de julio, hasta las 24:00 horas del lunes 25 de julio.

• En la Comunidad de Cantabria, desde las 13:00 horas del miércoles 27 de julio, hasta las 24:00 horas del jueves 28 de julio.

• En todas las Comunidades Autónomas, desde las 13:00 y hasta las 24:00 horas del martes 31 de agosto.

• En las Comunidades de Asturias y Extremadura, desde las 13:00 horas del miércoles 7 de septiembre, hasta las 24:00 horas del jueves 8 de septiembre.

• En la Comunidad de Cantabria, desde las 13:00 horas del miércoles 14 de septiembre, hasta las 24:00 horas del jueves 15 de septiembre.

• En la Comunidad Foral de Navarra, desde las 08:00 horas y hasta las 24:00 horas del domingo 16 de octubre.

– Festividades que afectan a una Comunidad Autónoma:

• En general, desde las 13:00 horas de la víspera del día festivo en esta Comunidad, hasta las 24:00 horas del día festivo.

ANEXO VII

Restricciones temporales a la circulación para la mejora de la seguridad vial en tramos con elevada siniestralidad (apartado D.2.1 de la Resolución)

Todos los días del año (de 0:00 a 24:00 horas)

	Inicio		Final			
Ctra.	P.K.	Población	P.K.	Población	Vehículos afectados	Sentido
N-340	957	Salida 278 de la A-7 (Nules).	997	Salida 997 a la AP-7 (Oropesa).	MMA > 7.5 t	Ambos sentidos.
N-340	1012,2	Torreblanca.	1058,44	Limite Castellón-Tarragona.	4 o más ejes	Ambos sentidos.
N-124 (*)	45,990	Límite Álava-La Rioja (Briñas).	39,000	Gimileo.	4 o más ejes	Ambos sentidos.
N-232	446,710	Gimileo.	330,875	Límite Navarra-La Rioja (Alfaro).	4 o más ejes	Ambos sentidos.

(*) Excepto los vehículos cuyo origen o destino sea la localidad de Haro.

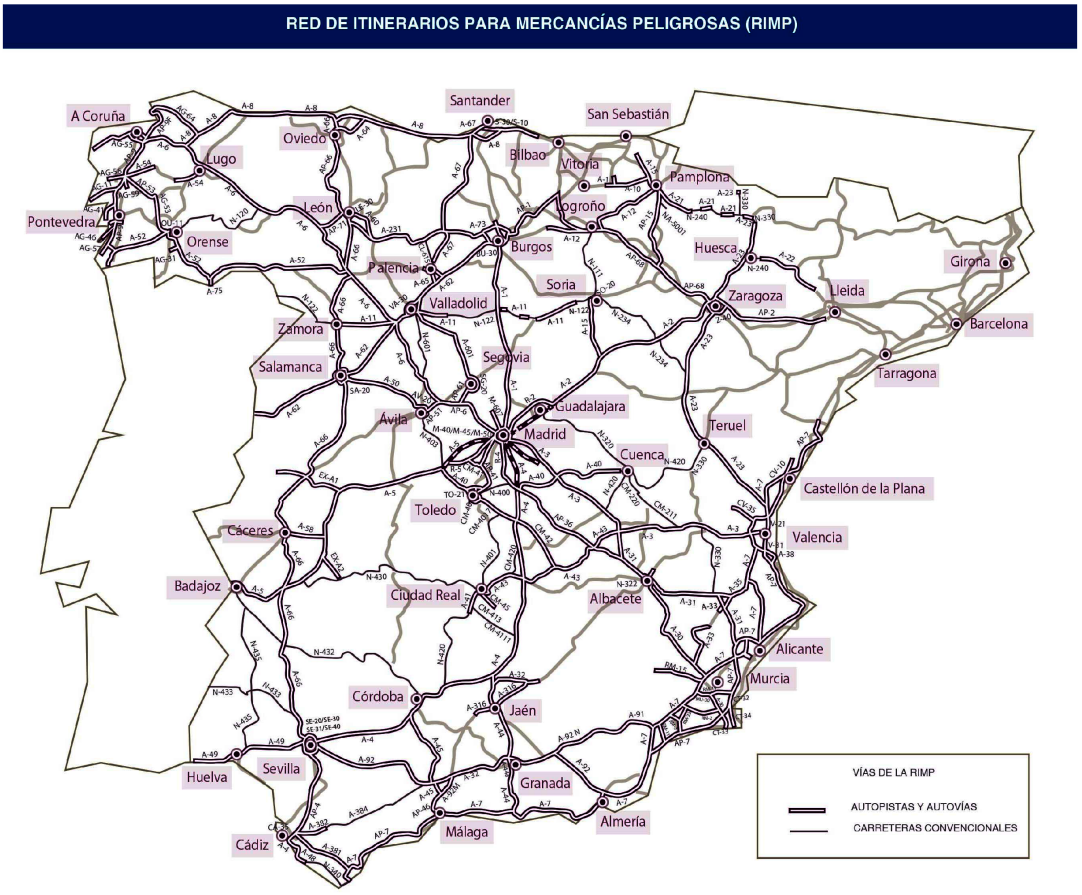
ANEXO VIII

Carreteras con medidas excepcionales de circulación por elevada concentración de vehículos en determinados lugares de especial protección, acontecimientos deportivos y otros eventos (apartado D.1.2 de la Resolución)

Provincia	Población	Carretera	Puntos kilométricos	Motivo	Días/Periodo
Navarra.	Javier.	Na - 5411 Na - 5410	0 - 1 0 - 12	Peregrinación a San Javier (Javieradas).	5, 6 y 12 marzo.
Jaén.	Andújar.	A-6177 A-6178	0 - 32,370 0 - 27,390	Romería Ntra. Sra. Cabeza.	22 - 25 abril.
Ciudad Real.	Minas Diógenes.	CR-500	0 - 34,306	Romería Ntra. Sra. Cabeza.	22 - 25 abril.
Cádiz.	Jerez.	A-382	0 - 11	Gran Premio Motociclismo Jerez.	29 abril - 1 mayo.
Huelva.	Almonte.	A-483	14 - 27	Romería El Rocío.	1 - 7 junio.
Huesca.	Sabiñánigo.	N-330a/ A-23 / N-260 A-136 / HU-611	Sabiñánigo-frontera Francia por Candanchú	Marcha Ciclo turística. Quebrantahuesos y. Treparriscos.	18 junio.
Soria.	Soria.	N-234	352,800 - 361	Fiesta de la Saca.	30 junio.

Provincia	Población	Carretera	Puntos kilométricos	Motivo	Días/Periodo
Cádiz.	Algeciras.	A-7	103 - 113	Operación Paso del Estrecho.	22 julio - 1 agosto.
Almería.	Cuevas Almanzora.	AL-7107	4 - 7,500	Festival música Dreambeach.	13 – 17 julio.
Asturias.	Ribadesella - Arriondas.	N-634 N-625	325 - 345 155 - 162	Descenso del río Sella.	6 agosto.
Albacete.	Alcaraz.	N-322	275,800 - 279,800	Romería Virgen de Cortes.	26 agosto y. 8 septiembre.
Las Palmas.	Teror.	GC-21 GC-43	1,200 – 13 0 – 10,950	Romería de Nuestra Señora del Pino.	7 y 8 septiembre.
Sevilla.	Utrera.	A-362 A-8100	0 - 9,860 25 - 37,100	Romería Virgen Consolación.	7 y 8 septiembre.
Teruel.	Alcañiz.	N-211 N-232	228 - 270 120 - 166	Gran Premio Aragón MotoGP.	16 - 18 septiembre.
Teruel.	Alcañiz.	TE-V-1336, TE-V-7033, TE-35, TE-V-7032,CHE-0904 y A-2404	Accesos circuito Alcañiz	Gran Premio Aragón MotoGP.	16 - 18 septiembre.
Almería.	Uleila del Campo Benizalon.	A-1100	15 - 28	Romería Virgen de la Cabeza - Monteagud.	10 y 11 septiembre.
Almería.	El Ejido Dalías.	AL-3303 AL-4302 A-358	0 - 6,223 0 – 4,420 0 - 15,620	Peregrinación Cristo de Dalías.	10 - 18 septiembre.
Navarra.	Tafalla.	N-121 Na-132 Na-6030 Na- 8607	30 – 37 32 – 35 15 – 19 0 - 7	Nafarroa Oinez.	16 octubre.
Sevilla.	Dos Hermanas.	A-8032 N-4	0 - 5,680 548	Romería Virgen de Valme.	16 octubre.
Sevilla.	Bollullos de la Mitación.	A-474	0 - 9	Romería Ntra. Sra. de Cuatrovitas.	23 octubre.
Valencia.	Cheste.	A-3 CV-50	327 – 342 72,500 – 76	Gran Premio Comunitat Valenciana Motociclismo Cheste.	4, 5 y 6 noviembre.
Valencia.	Cheste.	CV-383, CV-374, CV-378 y CV-3845	Accesos circuito Cheste	Gran Premio Comunitat Valenciana Motociclismo Cheste.	4, 5 y 6 noviembre.
Illes Balears.	Pollença.	Ma-2210	2,0 – 8,7	Restricciones de paso en el tramo indicado con las excepciones que figuran en la Resolución de 20 de julio de 2021 de la Dirección General de Tráfico (BOE núm. 186 del 5 agosto 2021), y prohibición de parada y estacionamiento salvo las zonas habilitadas.	15 junio - 15 septiembre: de 10:00 h. a como máximo las 22:30 h.
Illes Balears.	Pollença.	Ma-2210	8,7 - 19,6	Restricciones acceso a cabo de Formentor (excepto vehículos autorizados expresamente de forma previa como residentes en el tramo de la restricción, transporte público gestionado por el Govern Balear, servicios, salvamento, sanitarios, protección civil, emergencias y cuerpos de seguridad, vehículos que dispongan de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida y bicicletas).	15 junio - 15 septiembre: de 10:00 h. a como máximo las 22:30 h.
Asturias.	Covadonga.	CO-04	0 - 12,5	Restricciones accesos Lagos. Covadonga. (excepto vehículos autorizados, pruebas deportivas y. otras actividades. debidamente autorizadas). Sólo permitido acceso autobuses Euro IV o superior.	9 al 17 de abril. 23, 24 y 30 de IV. 1,2 y fines de semana de mayo. 1/VI al 16/X, excepto el 25/VII y el 8/IX. 22, 23, 29, 30 y 31 de octubre. 1 de noviembre. 3 al 11 de diciembre. Del 9 de abril al 30 de septiembre de 08:00 a 21:00. Del 1 de octubre al 11 diciembre de 08:00 a 19:00.

RED DE ITINERARIOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (RIMP)



§ 4

Resolución de 4 de abril de 2014, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establece la medida de restricción a la circulación de vehículos de más de 7500 kilogramos de masa máxima autorizada (M.M.A.) en la carretera N-340 tramo Oropesa - Nules de la provincia de Castellón

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 85, de 8 de abril de 2014
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2014-3717

Por razones de seguridad vial, movilidad y de fluidez de la circulación, así como por la peligrosidad intrínseca de la carga de ciertos vehículos es necesario dictar medidas restrictivas que afectan a la circulación de determinados vehículos en la carretera N-340 entre las poblaciones de Oropesa y Nules en la provincia de Castellón, con la finalidad de disminuir su siniestralidad y mejorar la seguridad vial de todos los usuarios del tramo de carretera N-340 mencionado.

La medida restrictiva pretende reducir, con carácter temporal hasta que futuras actuaciones específicas puedan garantizar la seguridad vial de los usuarios, la proporción de vehículos pesados que circula por dicho tramo de N-340, teniendo en cuenta que existen itinerarios alternativos a los vehículos afectados por esta restricción de mejores características de trazado, menor intensidad media diaria de circulación y menor proporción de vehículos pesados actualmente.

La presente Resolución ha sido informada por el Consejo Superior de Seguridad Vial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.3 letra e) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

También ha sido informada favorablemente por los órganos competentes de los Ministerios del Interior y de Fomento.

De acuerdo con lo previsto en los artículos 5, apartado n) y 16.2 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y el artículo 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, resuelvo lo siguiente:

1.º Establecer la restricción con carácter temporal de prohibición a la circulación a todo vehículo y conjunto de vehículos de más de 7.500 kilogramos de masa máxima autorizada (M.M.A.), en el siguiente tramo y horario que se indica a continuación:

Todos los días del año:

Ctra.	Inicio		Final		Duración	Sentido
	P.K.	Población	P.K.	Población		
N-340	957	Salida 278 de la A-7(Nules).	997	Salida 997 de la AP-7(Oropesa).	0,00-24,00	Ambos sentidos.

2.º Exceptuar de esta restricción, a los vehículos o conjunto de vehículos en los que el origen o destino de las mercancías que transportan, de acuerdo con la carta de porte o documentación equivalente que lleven a bordo, se encuentren en las localidades a las que sólo puede accederse desde este tramo restringido de la carretera N-340, en el trayecto mínimo imprescindible debidamente justificado.

Asimismo quedan exceptuados los vehículos dedicados al servicio de Auxilio en carretera, y los vehículos o conjunto de vehículos con autorización especial de circulación por razón de su carga indivisible o de las características constructivas de los vehículos con itinerario específico que incluya total o parcialmente el tramo afectado por esta restricción.

3.º También quedarán exceptuados de esta restricción, los desplazamientos dentro del tramo restringido cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor, para efectuar los descansos diario o semanal, o para la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo.

4.º En situaciones excepcionales, los Agentes de la Autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico, podrán permitir la circulación de los vehículos sometidos a la restricción referida por razones excepcionales, de emergencia o de servicio público.

5.º Esta Resolución producirá efectos a los ocho días hábiles de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Tendrá vigencia hasta su derogación expresa total o parcial, o hasta la entrada en vigor de la Resolución por la que se establezcan las medidas especiales de regulación de tráfico para el año 2015.

§ 5

Resolución 125/2018, de 14 de mayo, de la Dirección General de Interior, del Departamento de Presidencia, Función Pública, Interior y Justicia, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico para determinados vehículos en la carretera N-121-C (Tudela-Tarazona) en la Comunidad Foral de Navarra

Comunidad Foral de Navarra
«BON» núm. 96, de 21 de mayo de 2018
«BOE» núm. 123, de 21 de mayo de 2018
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2018-6727

La Dirección General de Obras Públicas, como representante del Departamento competente en materia de carreteras del Gobierno de Navarra, titular de la vía, ha comunicado a la Dirección General de Interior, mediante el correspondiente informe técnico, las importantes afecciones a la fluidez y la seguridad vial que está provocando, en la carretera N-121-C (Tudela-Tarazona), la aplicación de las restricciones temporales a la circulación para la mejora de la seguridad vial en tramos con elevada siniestralidad, establecidas para la carretera N-232, en La Rioja, en la Resolución de 8 de febrero de 2018, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2018.

Por otra parte, y en la misma línea, un informe de la Policía Foral de la Comisaría de Tudela, pone de manifiesto que este incremento del tráfico se ha constatado en el plan de aforos de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, experimentando un incremento de la Intensidad Media Diaria por dicha carretera, solo en el sentido desde el enlace de la A-68 hasta el enlace con la autopista AP-68, de 293 a 1.219 vehículos pesados (aumento del trescientos dieciséis por ciento). Así mismo, los datos de la Dirección General de Obras Públicas, indican que el incremento del tráfico pesado en ambas direcciones, de forma conjunta, supone más de 3.000 vehículos pesados al día.

El incremento de la circulación de vehículos pesados se produce sobre una carretera que soporta ordinariamente una importante Intensidad Media Diaria de vehículos (6.801); en la que confluyen además tránsitos estratégicos importantes, como son las rutas hacia el Hospital Comarcal de Tudela, los accesos a dos centros de Enseñanza Secundaria con una población escolar cercana a 3.000 alumnos, la Comisaría Comarcal de la Policía Foral; además de los accesos a un polígono de servicios con un importante hipermercado y de los municipios de la zona del Valle del Queiles.

Esta saturación del tráfico pesado, concurre además con un trayecto viario no diseñado específicamente para dicho volumen de circulación (carril de deceleración de la A-68 con reiterados colapsos de tráfico; rotonda cerrada con firme contra peraltado al sentido de

marcha; carril central de incorporación a la autopista con capacidad limitada a solo 3 vehículos pesados).

Todo ello, además de incrementar la potencial siniestralidad de la vía, ha provocado un importante deterioro en el firme de la infraestructura viaria, habiendo sido necesaria su reparación a los pocos meses de su activación como trayecto alternativo.

Respecto a la accidentalidad, el informe de la Policía Foral pone de manifiesto que de los 158 accidentes, 15 accidentes han sido con víctimas (incluso leves) y 143 accidentes sin víctimas y que de todos los accidentes, 130 de ellos se han producido en el término municipal de Tudela (los otros 28 en término municipal de Cascante). Es decir, desde la rotonda de acceso a la A-68 y el hospital Reina Sofía, siendo también en este tramo la mayor concentración de las colisiones por alcance, 50 sobre los 130 (tramo entre el punto kilométrico 0 y el 3,200), precisamente en el tramo de vía más afectado por el incremento de circulación de vehículos pesados motivada por las medidas especiales establecidas por la Dirección General de Tráfico.

Ante tal coyuntura y teniendo en consideración la afección a la fluidez del tráfico y el incremento del peligro para la seguridad vial que supone el notable aumento del tráfico de vehículos pesados en la carretera N-121-C de Navarra, y con el fin de paliar, o en su caso, aminorar esta situación de riesgo, se hace necesario dictar medidas restrictivas que afectan a la circulación de determinados vehículos en la carretera N-121-C para mantener la seguridad vial, la movilidad y la fluidez de la circulación.

En base a la motivación expuesta, la medida restrictiva debe ser de carácter temporal, mientras duren las obras para el desdoblamiento de la N-232 en la Rioja–Límite con Navarra, cuyo plazo previsto por el Ministerio de Fomento es el año 2023, o las restricciones impuestas por la Dirección General de Tráfico, y pueda restablecerse el tránsito normal, teniendo en cuenta, además, la posibilidad de circulación por la carretera A-68 como alternativa al paso por la vía restringida.

La facultad de adoptar medidas especiales de regulación del tráfico cuando lo aconsejen razones de seguridad o fluidez de la circulación está recogida en el artículo 18 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y atribuye tal facultad a la autoridad competente. Los artículos 37 y 39, entre otros, del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, concretan algunas de estas medidas y regulan el procedimiento para su adopción.

En el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra, el Gobierno de Navarra adoptará las citadas medidas, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 49 y 51 de la Ley Orgánica 13/82 de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra.

Por todo lo anterior, en ejercicio de las competencias que me reconoce el artículo 22 de la Ley Foral 15/2004 de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunicad Foral de Navarra, y en relación con el Decreto Foral 198/2015, de 9 de septiembre, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Presidencia, Función Pública, Interior y Justicia, resuelvo:

1. Establecer, para la carretera N-121-C, las medidas restrictivas relacionadas en el Anexo I de la presente Resolución.

2. El incumplimiento de las medidas de regulación contenidas en dicho Anexo I se sancionará, en su caso, con arreglo a lo previsto en el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En virtud del artículo 105.1 de la citada norma, los Agentes de la Autoridad, encargados de la gestión del tráfico podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe, siempre que constituya peligro o cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones.

3. La presente Resolución y su contenido desplegarán plena eficacia a partir de las 00:00 horas del día 1 de junio de 2018.

4. Contra la presente Resolución, los interesados que no sean Administraciones Públicas, podrán interponer recurso de alzada ante la Consejera de Presidencia, Función Pública, Interior y Justicia, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su publicación, de conformidad con lo establecido en el artículo 57 de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y en el artículo 122.1

de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas.

Las Administraciones Públicas podrán interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a su publicación, sin perjuicio de poder efectuar el requerimiento previo en la forma y plazos determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

ANEXO I

Restricciones a la circulación en la carretera N-121-C

Todos los días del año (de 00:00 a 24:00 horas)

Inicio			Final		
Carretera	Punto kilométrico	Población	Punto kilométrico	Población	Sentido
N-121-C	1,850	Tudela	4	Cascante	Sur

1. Se establece la prohibición al tráfico de los vehículos pesados y conjuntos de vehículos pesados, de mercancías, en tránsito, de 4 o más ejes, por la carretera N-121-C, en dirección sur, en el tramo comprendido entre el enlace de Tudela con la A-68, y el enlace con la AP-68 desde el día 1 de junio de 2018 por un periodo establecido inicialmente de cinco años, hasta el 31 de mayo de 2023.

2. Se consideran vehículos pesados y conjuntos de vehículos pesados, de mercancías en tránsito, aquellos cuyo destino les obligue a circular por la Comunidad de La Rioja a través de la AP-68 en dirección Logroño y provengan de la Comunidad Foral de Navarra y así esté establecido en la carta de porte o documentación equivalente que lleven a bordo.

3. Los vehículos pesados y conjuntos de vehículos pesados de mercancías en tránsito por la A-68 en Navarra podrán continuar por la misma ruta (A-68) a partir de Tudela, sin necesidad por tanto de circular por la N-121-C, para incorporarse antes del límite con La Rioja a la AP-15 en dirección sur a través del acceso que se va a habilitar para ello, para enlazar finalmente con la AP-68 en La Rioja. El uso del tramo de la AP-15 desde el nuevo enlace de Castejón hasta su incorporación a la AP-68 será gratuito.

4. Se considerarán exceptuados de estas limitaciones:

a) Los desplazamientos dentro del tramo limitado cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor o el lugar de domiciliación del vehículo; para efectuar los descansos diario o semanal; para la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo.

b) Los vehículos dedicados al servicio de Auxilio en carretera.

c) No estarán sometidos a estas restricciones y limitaciones los autobuses de servicio público o discrecional de pasajeros.

5. Exenciones a las limitaciones de circulación de determinados vehículos.

La Dirección General de Interior, en virtud de lo que dispone el artículo 39.5 del Reglamento General de Circulación puede conceder exenciones a las limitaciones de circulación para los vehículos pesados sujetos a las limitaciones incluidas en el apartado 1 de este Anexo, en casos de reconocida urgencia, con la justificación previa de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por los tramos y durante el plazo de vigencia de la limitación, en el ámbito territorial de su competencia, después de solicitarlo con 5 días de antelación.

En las exenciones a las limitaciones de circulación se hará constar la matrícula del vehículo motor, la fecha concreta de circulación, la mercancía transportada, las vías por las que circulará y las condiciones que correspondan, ya sea para casos individuales o determinados colectivos.

§ 6

Resolución INT/956/2022, de 4 de abril, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2022

Comunidad Autónoma de Cataluña
«DOGC» núm. 8643, de 7 de abril de 2022
«BOE» núm. 99, de 26 de abril de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-6676

El artículo 5 del Texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y el artículo 39, apartados 1 a 4, del Reglamento general de circulación, aprobado por el Real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, prevén la posibilidad de establecer restricciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos, a efectos de garantizar la movilidad de los usuarios y la fluidez de la red viaria y de mejorar la seguridad de todos los usuarios de las vías, tanto de manera ordinaria como en ocasión de festividades, períodos de vacaciones, desplazamientos masivos de vehículos o bien de otras circunstancias que puedan afectar a las condiciones de la circulación.

Estas restricciones pueden afectar a determinados itinerarios de vías interurbanas e incluso travesías, y determinados vehículos tanto por razón de sus características técnicas como de la carga que transportan.

El Servicio Catalán de Tráfico, organismo autónomo de carácter administrativo, creado por la Ley 14/1997, de 24 de diciembre, de creación del Servicio Catalán de Tráfico, y adscrito al Departamento de Interior de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1.2 del Decreto 320/2011, de 19 de abril, de reestructuración del Departamento de Interior, tiene atribuidas, conjuntamente con otros órganos del Departamento, las funciones de gestión y control del tráfico en las vías interurbanas y en las travesías, así como la adopción de las disposiciones necesarias para garantizar la seguridad vial, la movilidad y la fluidez del tráfico en toda la red viaria.

Tras la revisión del texto y de los anexos correspondientes hasta ahora vigentes, y concluido el trámite de audiencia con los principales afectados por estas medidas, se establece una nueva resolución de restricciones a la circulación para la red viaria de Cataluña durante el año 2022.

Por tanto, de acuerdo con lo establecido en los preceptos citados y en el artículo 2 de la Ley 14/1997, de 24 de diciembre, de creación del Servicio Catalán de Tráfico, en uso de las atribuciones que me confiere el artículo 4.c) de la Resolución INT/741/2011, de 17 de marzo, de delegación de competencias del consejero de Interior en varios órganos del Departamento, resuelvo:

1. Restricciones

Se establecen las restricciones a la circulación, a la celebración de pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos o usos excepcionales de la vía y a la realización de obras o actuaciones de conservación y mantenimiento que se determinan en el punto 1 del anexo de esta Resolución.

2. Exenciones a las restricciones

En el punto 2 del anexo se establecen las exenciones a las restricciones a que se refiere el punto 1.

3. Sanciones y medidas cautelares

En virtud de la Ley 14/1997, de 24 de diciembre, de creación del Servicio Catalán de Tráfico, las infracciones del contenido de esta Resolución se denunciarán por incumplimiento de lo establecido en la legislación vigente sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Asimismo, y de conformidad con esta misma norma, como medida cautelar, la Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra puede detener o inmovilizar un vehículo, e incluso retirarlo de la vía pública, hasta que finalice la restricción o se le autorice a continuar, siempre que cause riesgo o perturbe de manera grave el desarrollo de la circulación.

4. Derogación

Mediante esta Resolución se deja sin efecto la Resolución INT/332/2021, de 8 de febrero, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2021, así como la Resolución INT/2663/2021, de 25 de agosto, y la Resolución INT/2750/2021, de 9 de septiembre, ambas de modificación de la anterior.

5. Entrada en vigor y periodo de vigencia

Esta Resolución entrará en vigor a los 8 días de su publicación en el DOGC y será vigente hasta el 31 de diciembre de 2022. Sin embargo, su contenido queda prorrogado automáticamente hasta la entrada en vigor de la resolución de restricciones correspondiente al año 2023, con la aplicación análoga que corresponda por fechas.

Barcelona, 4 de abril de 2022.–El Consejero de Interior, P. D. (Resolución INT/741/2011, de 17 de marzo), el Director del Servicio Catalán de Tráfico, Ramon Lamiel Villaró.

ANEXO

1. Restricciones

1.1 Restricciones a la circulación.

1.1.1 Restricciones generales.

1.1.1.1 Vehículos de transporte de mercancías en general.

Los vehículos o conjuntos de vehículos de todo tipo que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto (MMC), respectivamente, destinados al transporte de mercancías en general, no pueden circular por las vías públicas interurbanas y las travesías de Cataluña en las fechas, los horarios y los tramos de carretera indicados en el anexo B de esta Resolución.

Por otra parte, los vehículos o conjuntos de vehículos de todo tipo que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto (MMC) que circulen de paso o en tránsito por Cataluña sin hacer ninguna operación de transporte deben utilizar obligatoriamente la red de itinerarios europeos y las autopistas o autovías disponibles. Por operación de transporte se entiende carga, descarga, descanso o mantenimiento.

Los vehículos mencionados en el párrafo anterior podrán abandonar momentáneamente la red de itinerarios europeos y las autopistas o autovías disponibles durante el tiempo indispensable para realizar los descansos previstos en el Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, así como para llevar a cabo las reparaciones y operaciones de mantenimiento de los vehículos y sus dispositivos requeridos por las disposiciones vigentes, que no admitan ser demoradas hasta el momento en que el vehículo llegue a su destino.

1.1.1.2 Vehículos que realizan transportes especiales y vehículos especiales.

Además de las restricciones aplicables a los vehículos de transporte de mercancías en general, los vehículos de transportes especiales que circulen al amparo de autorizaciones especiales de circulación, incluidos los que lo hagan en virtud de exenciones, y los vehículos o conjuntos de vehículos especiales, tanto si necesitan una autorización como si no, no pueden circular por las vías públicas interurbanas y las travesías de Cataluña en los siguientes días, vías, horarios y tramos:

– En todas las carreteras de Cataluña:

• Domingos y festivos, de 8 a 24 h.
• Las vísperas de festivos que sean miércoles o jueves, de 16 a 24 h.

En el caso de varios días festivos consecutivos, incluidos domingos, para el primer día la restricción será de 8 a 15 h; para el último día la restricción será de 8 a 24 h; los días intermedios quedan sin restricción, y la víspera de festivos consecutivos tendrá restricción de 16 a 24 h.

– En la carretera C-16/E-9, túnel del Cadí, entre el PK 117 en Bagà y el PK 131 en Urús, y en la N-230, túnel de Vielha, entre el PK 151 y el PK 156, ambos en Viella e Mijaran:

• Viernes, desde las 14 h hasta el domingo a las 24 h.
• Vísperas de festivo (no sábado) de las 14 h a las 24 h.
• Festivos de 0 a 24 h.

– En la carretera A-2, entre el PK 444 en Soses y el PK 527 a la altura de la salida 526, en ambos sentidos: viernes, de 17 a 22 h.

En todos los casos y también en el caso de exenciones, en su caso, estos vehículos deben circular bajo el régimen de comunicación previa mediante el enlace disponible en transit.gencat.cat.

1.1.1.3 Vehículos que realizan transporte de mercancías peligrosas.

Además de las restricciones aplicables a los vehículos de transporte de mercancías en general, a los vehículos de transporte de mercancías peligrosas se les aplican las siguientes restricciones:

a) Por razón del calendario.

Los vehículos y conjuntos de vehículos de cualquier MMA o MMC, en régimen de transporte de mercancías peligrosas ADR que tienen que llevar paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios, no pueden circular por las vías públicas interurbanas y las travesías de Cataluña en los días, las vías, los horarios y los tramos siguientes:

– En todas las carreteras de Cataluña:

• Domingos y festivos, de 8 a 24 h.
• Las vísperas de festivos que sean miércoles o jueves, de 16 a 24 h.

En el caso de varios días festivos consecutivos, incluidos domingos, para el primer día la restricción será de 8 a 15 h, para el último día la restricción será de 8 a 24 h; los días intermedios quedarán sin restricción, y la víspera de festivos consecutivos se restringe de 16 a 24 h.

– En la carretera C-16/E-9, túnel del Cadí, entre el PK 117 en Bagà y el PK 131 en Urús:

• Fines de semana, desde el viernes a las 14 h hasta el domingo a las 24 h.
• Vísperas de festivo (no sábado) de las 14 h a las 24 h.
• Festivos de 0 a 24 h.

– En la N-230, túnel de Vielha, entre el PK 151 y el PK 156, ambos en Viella e Mijaran:

• Todos los días del año, de 22 a 6 h.
• Domingos y festivos, de 8 a 22 h.
• Sábados, de 8 a 22 h.
• Viernes, de 16 a 22 h.
• Vísperas de festivo (no sábados), de 16 a 22 h.

b) Por razón del itinerario.

Los vehículos y conjuntos de vehículos de cualquier MMA o MMC, en régimen de transporte de mercancías peligrosas ADR que tienen que llevar paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios, no pueden circular por las vías públicas interurbanas y las travesías de Cataluña fuera de la red de itinerarios de mercancías peligrosas (RIMP) descrita en el anexo C, salvo en los casos que se especifican a continuación.

En operaciones de transporte que deban realizarse total o parcialmente fuera de la RIMP, el itinerario de circulación será el que se ofrece en la web ximp.gencat.cat o bien el que cumpla los siguientes criterios:

– Primero, optar siempre por las autopistas, autovías o vías desdobladas y preferentes disponibles, siguiendo este orden de importancia, con el objetivo de garantizar que el recorrido por las vías de calzada única con doble sentido de circulación sea lo más corto posible, y

– Segundo, utilizar inexcusablemente las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones, aunque no sea el camino más corto.

Hay que actuar de la misma manera cuando deba abandonarse el itinerario para ir y venir a la base logística del transportista, al lugar de descanso preceptivo, al taller de reparación y mantenimiento del vehículo, a un lavadero de cisternas oficial, a un aparcamiento especialmente habilitado, a una estación de avituallamiento de combustible o a otros lugares imprescindibles siempre que se vuelva a la ruta de la operación de transporte por el mismo trayecto realizado y se garanticen las condiciones de seguridad y protección previstas reglamentariamente en el ADR.

La consulta del itinerario de circulación en ximp.gencat.cat es recomendable dado que la aplicación tiene en cuenta los criterios para realizar las operaciones de transporte total o parcialmente fuera de la RIMP de forma segura. El itinerario facilitado por ximp.gencat.cat es vinculante en cuanto a las vías interurbanas; para las vías urbanas, el itinerario facilitado es orientativo y, en todo caso, habrá que confirmarlo ante la correspondiente autoridad local de tráfico. En el supuesto de discrepancia entre el itinerario facilitado por ximp.gencat.cat y el que se establece en el anexo C de esta Resolución, prevalecerá siempre este último. La consulta realizada tendrá una caducidad de un mes.

La circulación de los vehículos que transportan mercancías peligrosas llevando el panel naranja reglamentario por el ADR debe respetar la señalización vertical R-108, R-109 o R-110 existente en las vías, salvo el caso en que sea necesario completar una operación de transporte justificada. Sin embargo, en ningún caso se podrá circular por túneles restringidos al paso de mercancías peligrosas de acuerdo con su señalización vertical de acceso.

1.1.1.4 Restricciones por causas meteorológicas.

En condiciones del tiempo de niebla espesa (menos de 150 metros de visibilidad), ráfagas de viento, lluvia intensa y cualquier nevada, los autobuses, todos los conjuntos de vehículos (con remolques o semirremolques) y los vehículos de transporte de mercancías de más de 7.500 kg de MMA están obligados a circular por el carril más a la derecha de la calzada y se prohíbe expresamente que estos vehículos adelanten a los que circulen a menos velocidad o a los que se encuentren parados por algún motivo de manera temporal.

En caso de nieve o hielo sobre la calzada y cuando el Plan NEUCAT esté activado, así como en el caso de activación de otros planes de Protección Civil por situaciones que afecten a la circulación por determinadas vías, los vehículos de transporte de mercancías

peligrosas (ADR) de más de 7.500 kg de MMA o MMC y los vehículos articulados no pueden circular por las vías y entre los puntos quilométricos que se determinen y se informen y deben estacionar de manera segura fuera de la vía hasta que se garantice la seguridad de la circulación y las autoridades encargadas de la vigilancia y control del tráfico lo autoricen.

1.1.2 Restricciones específicas en determinadas vías.

1.1.2.1 Bus-VAO de la C-58CC y de la C-31 norte.

La circulación en las calzadas Bus-VAO de la C-58CC correspondientes a los carriles centrales segregados de la C-58, entre Ripollet y Barcelona, y de la C-31 norte en Badalona, con sus ramales de acceso o salida, segregados o no, que conducen a estos, cuando estén abiertos al tráfico mediante la señalización variable de acceso, solo estará permitida a los siguientes vehículos:

– Vehículos destinados al transporte de viajeros dotados de autorización administrativa (con pasaje o de vacío).
– Vehículos turismos con dos o más ocupantes (incluido el conductor).
– Vehículos mixtos adaptables con dos o más ocupantes (incluido el conductor).
– Motocicletas.
– Vehículos con la señal V-15 visible para personas de movilidad reducida reconocida (conductoras o no) que dispongan de documentación administrativa acreditativa.
– Vehículos turismos, mixtos adaptables o de transporte de mercancías hasta 3.500 kg de MMA o MMC si llevan visible en el cristal delantero, lado derecho inferior, alguno de los distintivos ambientales tipo 0 o ECO que constan en el Registro de vehículos.

1.1.2.2 Val d'Aran: N-230 y C-28.

En la N-230, entre el PK 151, boca sur del túnel de Vielha, y el PK 187 en Bausen (frontera francesa), los vehículos de todo tipo o conjuntos de vehículos que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto (MMC) no pueden circular en las siguientes fechas y horarios:

– Entre el 3 de julio y el 11 de septiembre, incluidos:

• Los domingos y festivos, de 13 a 19 h, en sentido Lleida.

En la N-230, entre el PK 149,2, límite con Aragón y el PK 187 en Bausen (frontera francesa), así como en los tramos anteriores en los que la carretera entra y sale varias veces de la demarcación de Lleida entre el PK 116,1 y el PK 149,2, los vehículos de todo tipo o conjuntos de vehículos que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto (MMC) no pueden circular en las fechas y horarios siguientes:

– Entre enero y el 27 de marzo y entre el 2 de diciembre y el 18 de diciembre, incluidos:

• Los viernes, de 17 a 24 h, en sentido Francia.
• Los domingos y festivos, de 13 a 19 h, en sentido Lleida.

– El viernes 15 de abril, de 8 a 12 h, en sentido Francia.
– El domingo 17 de abril, de 13 a 19 h, en sentido Lleida.
– El lunes 18 de abril, de 13 a 19 h, en sentido Lleida.
– El miércoles 12 de octubre, de 13 a 19 h, en sentido Lleida.
– El sábado 24 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Francia.
– El lunes 26 de diciembre, de 13 a 19 h, en sentido Lleida.
– El sábado 31 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Francia.

En la C-28, entre el PK 23 en Vielha e Mijaran y el PK 34 en Salardú, los vehículos o conjuntos de vehículos de todo tipo que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima del conjunto (MMC) no pueden circular en las fechas y horarios siguientes:

– Entre enero y el 27 de marzo y entre el 2 de diciembre y el 18 de diciembre, incluidos:

• Los viernes, de 17 a 24 h, en sentido Salardú.
• Los domingos y festivos, de 13 a 19 h, en sentido Vielha.

– El viernes 15 de abril, de 8 a 12 h, en sentido Salardú.
– El domingo 17 de abril, de 13 a 19 h, en sentido Vielha.
– El lunes 18 de abril, de 13 a 19 h, en sentido Vielha.
– El sábado 24 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Salardú.
– El lunes 26 de diciembre, de 13 a 19 h, en sentido Vielha.
– El sábado 31 de diciembre, de 17 a 24 h, en sentido Salardú.

1.1.2.3 N-II, N-240 y N-340.

Los vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de más de 26 t no pueden circular:

a) Por la carretera N-II desde el PK 773,5 en La Jonquera hasta el PK 709 en Fornells de la Selva, en ambos sentidos, por lo que los vehículos afectados por esta restricción podrán utilizar como itinerario preferente el delimitado por la AP-7/E-15, entre las salidas número 8, Riudellots de la Selva, y número 2, La Jonquera (sur).

b) Por la carretera N-240 desde el PK 87,4 en Lleida hasta el PK 36,5 en Montblanc, en ambos sentidos, por lo que los vehículos afectados por esta restricción podrán utilizar como itinerario preferente el delimitado por la AP-2/E-90, entre las salidas número 5, en Soses, y número 9, en Montblanc.

c) Por la carretera N-340 desde Alcanar (límite Castellón) hasta el PK 1.122 en L'Hospitalet de l'Infant, en ambos sentidos, por lo que los vehículos afectados por esta restricción podrán utilizar como itinerario preferente el delimitado por la AP-7/E-15, entre los recorridos provenientes de Castellón, y la salida número 38, en L'Hospitalet de l'Infant.

d) Por la carretera N-340 desde el PK 1176,4 en Altafulla hasta el PK 1.209,5 en Vilafranca del Penedès, en ambos sentidos, por lo que los vehículos afectados por esta restricción podrán utilizar como itinerario preferente el delimitado por la AP-7/E-15, entre las salidas número 32, Altafulla, y número 30, en Vilafranca del Penedès (sur).

1.1.2.4 Carreteras con dificultades de gestión.

Tramos de vías donde la circulación para vehículos incluidos en los puntos 1.1.1.1, 1.1.1.2 y 1.1.1.3 está restringida si es en tránsito o de paso, para no realizar ninguna operación de transporte, del tipo que sea:

– Acceso rápido de paso que conecta dos tramos de la AP-7: C-35 entre el PK 83,5 en Maçanet de la Selva y el PK 71,5 en Massanes.
– Acceso rápido de paso que conecta la A-26 con la C-37: C-152 entre el PK 43,0 en La Vall d'en Bas y el PK 47,5 en Olot y C-153 entre el PK 60, 9 y el PK 61,9 en Olot.
– Acceso rápido de paso en el Eje Pirenaico: C-26 entre el PK 189,9 en Ripoll y el PK 149,7 en Cercs.
– Acceso rápido de paso que conecta la A-2 y la AP-2: C-37 entre el PK 19,5 en El Pla de Santa Maria y el PK 63,0 en Santa Margarida de Montbui.

Los vehículos y conjuntos de vehículos de cualquier MMA o MMC, en régimen de transporte de mercancías peligrosas ADR que tienen que llevar paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios, no pueden circular por la carretera B-20 entre el Nudo de la Trinitat (PK 17) y Tiana (PK 25), en ambos sentidos, durante todos los días del año.

1.2 Restricciones para la celebración de pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos o usos excepcionales de la vía.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 55 y 37.3 del Reglamento general de circulación, el Servicio Catalán de Tráfico no autorizará ninguna prueba deportiva, marcha ciclista o evento de vehículos históricos o cualquier otro uso excepcional de la vía, respectivamente, en cualquiera de los siguientes casos: cuando implique la ocupación de calzadas y arcenes de las vías interurbanas y travesías que correespondan incluidas en la relación de tramos, fechas y horarios indicados en el anexo A de esta Resolución o cuando coincida con un día de celebración de elecciones o referendos.

Tampoco se autorizarán durante todo el año las peticiones que supongan el uso de autopistas, autovías, vías desdobladas o vías preferentes, salvo los tramos imprescindibles

sin trazado alternativo, de manera justificada. Sin embargo, se podrán autorizar eventos con vehículos históricos siempre que estos puedan desarrollar la velocidad mínima necesaria.

En caso de activación de algún plan especial de Protección Civil y de previsión de posible afectación del desarrollo normal de pruebas deportivas u otros eventos, no se podrá desarrollar ninguno de estos usos circulatorios excepcionales, y si ya se ha emitido la autorización, esta quedará igualmente subordinada a dicha restricción general y no se celebrará la actividad o el evento.

1.3 Restricción para la realización de obras o actuaciones de conservación y mantenimiento.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 12.1 del Texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, con las correspondientes modificaciones posteriores, los artículos 37.3 y 139.3 del Reglamento general de circulación, aprobado por el Real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, el Servicio Catalán de Tráfico incluirá en las instrucciones relacionadas con la regulación, la gestión y el control del tráfico, la existencia de limitaciones para la realización de obras o actuaciones de conservación y mantenimiento cuando implique la ocupación de calzadas y arcenes de todas las vías interurbanas y travesías que correspondan incluidas en la relación de tramos, fechas y horarios indicados en el anexo B de esta resolución, y propondrá fechas o horarios de realización que no les afecten.

Asimismo, el Servicio Catalán de Tráfico propondrá modificaciones relativas a las fechas o los horarios de realización de las actuaciones en el caso de comunicaciones y de solicitudes de informes sobre la realización de obras y actuaciones de conservación y mantenimiento previstos en los artículos 44, apartados 1 y 3 del Texto refundido de la Ley de carreteras, aprobado por el Decreto legislativo 2/2009, de 25 de agosto, y 110.5 del Reglamento general de carreteras, aprobado por el Decreto 293/2003, de 18 de noviembre.

En el caso de los accesos a Barcelona, también quedarán restringidos, con carácter general, todos los viernes y vísperas de festivos de 16 a 22 h, los domingos o festivos de 16 a 22 h y los laborables, excepto sábados, de 7 a 10 h.

En este caso, los accesos a Barcelona están formados por las vías comprendidas en el perímetro formado por la C-60 desde Mataró hasta Granollers, la B-40 hasta Martorell, la AP-7 hasta Vilafranca del Penedès y la C-15 entre Vilafranca del Penedès y Vilanova i la Geltrú, todas incluidas.

2. Exenciones

2.1 Exenciones a las restricciones a la circulación.

2.1.1 Exenciones generales.

2.1.1.1 Vehículos de transporte de mercancías en general.

Están exentos de esta restricción los vehículos o conjuntos de vehículos de cualquier MMA o MMC, respectivamente, que cumplan los requisitos establecidos en el anexo E.

En caso de urgencia reconocida, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por los itinerarios y en las fechas restringidos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 39.5 del Reglamento general de circulación, aprobado por el Real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, se pueden conceder autorizaciones mediante el procedimiento que consta en la web del Servicio Catalán de Tráfico:

http://transit.gencat.cat/es/gestions/transports_urgents_o_de_mercaderies_perilloses/

2.1.1.2 Transportes especiales y vehículos especiales.

Están exentos de esta restricción los vehículos o conjuntos de vehículos en régimen de transporte especial y los vehículos especiales vinculados a la extinción de incendios, salvamento o mantenimiento de carreteras que circulen prestando un servicio de urgencia documentado.

Esta restricción tampoco es aplicable a todo tipo de vehículos especiales, tanto si necesitan autorización especial de circulación o no, incluidos los vehículos automotrices de elevación, que realicen tareas de asistencia a vehículos averiados o accidentados en el lugar del incidente o en el traslado al punto en el que deban ser depositados, con la aproximación y regreso de vacío imprescindible.

Tampoco es aplicable esta restricción de circulación a los vehículos automotrices de elevación ni a los vehículos que circulen en régimen de transporte especial que puedan acreditar documentalmente que deben prestar un servicio vinculado a una programación administrativa de circulación municipal.

Finalmente, esta restricción no es aplicable a los vehículos o conjuntos de vehículos especiales agrícolas (tractores agrícolas, en su caso, con remolque agrícola y cosechadoras o vehículos agrícolas automotrices) ni a los vehículos o conjuntos de vehículos en régimen de transporte especial cuya carga indivisible sean máquinas cosechadoras de arroz con la herramienta de corte desmontada si circulan por las carreteras de las comarcas de El Montsià o El Baix Ebre, desde el 1 de agosto hasta el 31 de octubre.

2.1.1.3 Transporte de mercancías peligrosas.

Están exentos de las restricciones establecidas en este apartado, por razón de calendario, los vehículos que transporten mercancías peligrosas en los términos y condiciones que determina el anexo D con independencia de su MMA o MMC.

También si realizan el transporte de acuerdo con alguna de las exenciones recogidas en el ADR por razón del cargamento, la cantidad o el tipo de transporte, sin perjuicio de las restricciones establecidas para vehículos de transporte de mercancías en general en el punto 1.1.1.1 que les puedan ser aplicadas.

También están exentos de la restricción por razón del calendario, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 39.5 del Reglamento general de circulación, aprobado por el Real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, los vehículos que transporten otras materias peligrosas que, por circunstancias de carácter excepcional, haya que transportar. Estos transportes requerirán la previa obtención de una autorización de acuerdo con el procedimiento que consta en la web del Servicio Catalán de Tráfico:

http://transit.gencat.cat/es/gestions/transports_urgents_o_de_mercaderies_perilloses/

2.1.2 Exenciones a las restricciones específicas en determinadas vías.

2.1.2.1 Carril Bus-VAO de la C-58CC y C-31 norte.

Esta restricción no afecta a la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos que, estando de servicio, sean policiales, de extinción de incendios, de protección civil o de asistencia sanitaria, y tampoco a todos aquellos vehículos o conjuntos de vehículos de conservación y mantenimiento tanto de la infraestructura viaria como de gestión del tráfico. Tampoco quedará restringida la circulación de vehículos destinados al auxilio de carretera solo si tienen que asistir a un vehículo averiado o accidentado.

La Subdirección General de Gestión del Tráfico podrá abrir al tráfico en general la C-58CC, levantando las restricciones mencionadas, cuando existan razones justificadas de fluidez del tráfico y seguridad vial en el conjunto de la red viaria. Sin embargo, en estos casos quedará restringida la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte de mercancías de más de 7.500 kg de MMA o MMC, respectivamente.

2.1.2.2 Val d'Aran: N-230 y C-28.

Las exenciones generales de circulación aplicables son las previstas en el anexo E, y en cuanto a los viernes de invierno de 17 a 24 h en la N-230 en sentido Francia, también están exentos los desplazamientos con destino a la residencia habitual del conductor, el lugar de domiciliación de los vehículos o la base de la empresa transportista.

2.1.2.3 Exenciones comunes a las restricciones de la N-II, la N-240 y la N-340.

Quedan exceptuados de esta restricción a la circulación los siguientes supuestos:

a) Los vehículos o conjuntos de vehículos que realicen transporte local en el que el origen o destino de la mercancía que transporten, de acuerdo con la carta de porte o documento equivalente que llevan a bordo, esté en localizaciones a las que solo se puede acceder desde los tramos restringidos, utilizando vías adecuadas, en el trayecto mínimo imprescindible, debidamente justificado y volviendo por el mismo trayecto, salvo que el recorrido sea más corto en el sentido de la marcha. También estarán exceptuados en las mismas condiciones los desplazamientos cuyo origen o destino sea la residencia habitual del conductor, el lugar de domiciliación de los vehículos o la base de la empresa transportista.

b) Los vehículos destinados a las funciones de auxilio en carretera dentro de los tramos con restricciones de circulación.

c) Los vehículos o conjuntos de vehículos con destino a abastecimiento, descanso, taller de reparación y mantenimiento o avituallamiento en el trayecto mínimo imprescindible y regresando por el mismo trayecto.

d) Los vehículos o conjuntos de vehículos que determine la Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra a resultas de situaciones excepcionales, de emergencia o de servicio público.

e) Los vehículos o conjuntos de vehículos que dispongan de autorización especial de circulación vigente de tipo específico o excepcional previamente otorgada con itinerario específico que incluya total o parcialmente el tramo afectado por esta restricción, podrán circular hasta agotar la vigencia de la resolución de autorización.

f) Los vehículos o conjuntos de vehículos que, por razón de su carga indivisible o de sus características constructivas, deban obtener autorizaciones especiales de circulación con itinerario específico que, por razones técnicas justificadas, deba incluir alguno o algunos de los tramos afectados por esta restricción, en el trayecto mínimo imprescindible.

2.2 Exenciones a las restricciones para la celebración de pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos y usos excepcionales de la vía.

El Servicio Catalán de Tráfico, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 55 y 37.3 del Reglamento general de circulación y el artículo 2.4.d) de la Ley 14/1997, de 24 de diciembre, de creación del Servicio Catalán de Tráfico, puede exceptuar de las restricciones una prueba deportiva, marcha ciclista o evento de vehículos históricos u otros usos excepcionales de la vía si queda justificado documentalmente que se trata de una actividad o uso con alguno de los siguientes atributos: actividades deportivas federadas incluidas en calendarios internacionales, marcado carácter tradicional, finalidad social importante o impacto territorial acentuado. La tramitación de estas exenciones a las restricciones establecidas deberá comunicarse a la Subdirección General de Gestión del Tráfico.

2.3 Exenciones a las restricciones para la realización de obras o actuaciones de conservación y mantenimiento.

El Servicio Catalán de Tráfico puede dictar instrucciones para la realización de una obra o actuación de conservación y mantenimiento los días o en los tramos sometidos a restricción de acuerdo con el punto 1.3 de esta Resolución, sin modificar las fechas o los horarios previstos para la realización de la actuación, siempre que en el objetivo de la obra o actuación exista una necesidad justificada inaplazable de interés público.

2.4 Exenciones para situaciones excepcionales o de emergencia.

La Policía de la Generalitat-Mossos d’Esquadra puede permitir la circulación de los vehículos sometidos a las restricciones incluidas en el apartado 1 de esta Resolución por razones excepcionales, de emergencia o de servicio público. Por otra parte, la Policía de la Generalitat-Mossos d’Esquadra o la Subdirección General de Gestión del Tráfico, mediante señalización circunstancial o variable, podrán habilitar, sin necesidad de acompañamiento policial, la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos especiales, tanto si tienen autorización especial de circulación como si no, por autopistas, autovías o vías desdobladas en caso de imperativos asociados a declaraciones de emergencias vinculadas a la activación de planes de protección civil, con independencia de que puedan desarrollar una velocidad mínima de circulación o que sean de tipo agrícola. Estos vehículos (por ejemplo, conjuntos de vehículos agrícolas de ADF), en estos casos, doblarán la señalización luminosa rotativa V-2 en la parte posterior y la situarán de forma que sea lo más visible posible.

2.5 Supuesto excepcional de levantamiento de las restricciones.

En los días, horas y vías afectados por estas restricciones, previa valoración técnica favorable de la Subdirección General de Gestión del Tráfico, la Dirección del Servicio Catalán de Tráfico podrá dejarlas sin efecto en determinados días, horas y vías.

Esta decisión se publicará en la web del Servicio Catalán de Tráfico y se pondrá en conocimiento de las principales asociaciones de transportistas o equivalentes y de los titulares de vías y deberá ser comunicada a la Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra.

ANEXO A

Calendario de restricciones para la celebración de pruebas y actividades deportivas y recreativas o de cualquier tipo que supongan afectaciones al tráfico ordinario

ANEXO A.1

Calendario de restricciones para pruebas deportivas y actividades deportivas y recreativas o de cualquier otro tipo que supongan afectaciones a la circulación de vehículos en las vías interurbanas de Cataluña para el año 2022

Motivo	Fecha	Horario		Vías afectadas
		Inicio	Final	
Semana Santa	Jueves 14 de abril	15:00	22:00	Las vías del cuadro A.2. Las autopistas, autovías, vías desdobladas y vías preferentes están restringidas de forma permanente todos los días del año en los términos establecidos.
	Viernes 15 de abril	8:00	14:00	
	Sábado 16 de abril (Girona) *	8:00	14:00	
	Domingo 17 de abril	15:00	22:00	
	Lunes 18 de abril	8:00	22:00	
Verano	Viernes de junio, julio, agosto y septiembre	15:00	22:00	
	Sábados de junio y septiembre	8:00	14:00	
	Sábados de julio y agosto	8:00	22:00	
	Domingos de junio y septiembre	15:00	22:00	
	Domingos de junio y septiembre (Girona) **	8:00	22:00	
	Domingos de julio y agosto	8:00	22:00	

* La restricción del sábado 16 de abril solo es aplicable a las carreteras de Girona recogidas en el anexo A.2.

** Las restricciones de los domingos de junio y septiembre tienen un horario específico en las carreteras de Girona recogidas en el anexo A.2: de las 8 a las 22 h.

ANEXO A.2

Vías con restricción para pruebas y actividades deportivas y recreativas o de cualquier otro tipo que supongan afectaciones a la circulación de vehículos en las vías interurbanas de Cataluña para el año 2022

Demarcación	Vía	PK inicio	Localización	PK final	Localización
Barcelona.	B-682	0	Enlace N-II.	3	Límite Girona.
	C-16	125	Guardiola de Berguedà.	96	Berga.
	C-251	0	Granollers.	14	Llinars del Vallès.
	C-31	146,1	Cunit (límite Tarragona).	199	Barcelona.
	C-35	50	Llinars del Vallès.	62	Límite Girona.
	N-340	1.203,00	Límite Tarragona.	1.254,00	L'Hospitalet de Llobregat.
	N-II	630	Montgat.	686	Límite Girona.

Demarcación	Vía	PK inicio	Localización	PK final	Localización
Girona.	C-152	47	Les Preses (travesía).	45	Les Preses (travesía).
	C-17	92	Ripoll.	94	Ripoll.
	C-253	39	Sant Feliu Guíxols.	50	Palamós.
	C-255	0	Girona.	2,13	Enlace C-66.
	C-31	333,44	Palafrugell.	380,28	N-II El Far d'Empordà.
	C-63	0	Lloret.	13	Vidreres.
	C-65	0	Santa Cristina d'Aro.	35	AP-7/E-15 Girona Sur.
	C-66	0	Enlace C-31.	32	Girona.
	GI-623	0	N-II (Orriols).	21,3	L'Escala.
	GI-633	0	N-II (Medinyà).	10,5	GI-634 Colomers .
	GI-634	6,3	GI-633 Colomers.	0	C-31 Verges.
	GI-641	0	C-31 Torroella de Montgrí.	6,2	L'Estartit.
	GI-681	0	Llagostera.	16	Tossa de Mar.
	GI-682	3	Límite Barcelona.	45	Sant Feliu de Guíxols.
	N-260	37	Figueres.	0	Portbou.
Lleida.	C-13	8	Lleida.	29	Enlace C-26.
	C-14	102	Enlace C-26.	178	Enlace N-260.
	C-26	32	Enlace C-13.	49	Enlace C-14.
	N-145	0	La Seu d'Urgell.	10	Andorra.
	N-230	0	Lleida.	187	França.
	N-240	49	Límite Tarragona.	100	Enlace A-2/E-90, a Lleida.
	N-260	234	Adrall.	184	Límite Girona.
Tarragona.	C-14	21	Alcover.	35	Montblanc.
	C-31	135	El Vendrell.	146,1	Cunit.
	C-37	12	Valls (Enlace N-240).	20	El Pla de Santa Maria (Enlace AP-2).
	C-44	0	L'Hospitalet de l'Infant.	27	Móra la Nova.
	N-240	0	Tarragona.	49	Vimbodí (límite Lleida).
	N-235	10	L'Aldea.	13	L'Aldea.
	N-420	782	Caseres.	894	Tarragona.
	N-340	1.058,00	Alcanar (límite Castellón).	1.203,00	L'Arboç (límite Barcelona).

ANEXO B

Calendario de días, horas y vías con restricciones a la circulación de determinados grupos de vehículos para 2022

Vehículos o conjuntos de vehículos que superen los 7.500 Kg de MMA o MMC

Vía	PK inicial	Localización inicial	PK final	Localización final	Sentido	Demarcación	Viernes Santo 15/04	Domingo de Pascua 17/04	Lunes de Pascua 18/04	Miércoles 12/10	Jueves 08/12	Domingo 26/06/2022 Lunes 15/08/2022 Lunes 26/09/2022	Sábados julio	Sábados del 09/07 al 03/09	Domingos julio	Domingos y festivos del 12/06 al 11/09	Domingos y festivos entre el 03/07 y el 11/09	Viernes entre enero y el 27/03 y entre el 02/12 y el 16/12	Sábados desde enero al 02/04 y del 03/12 al 17/12	Domingos y festivos desde enero al 03/04 y del 04/12 al 18/12	Domingos y festivos entre enero y el 27/03 y entre el 04/12 y el 18/12	Sábado 24/12	Lunes 26/12	Sábado 31/12	Sábados de todo el año	Domingos y festivos de todo el año
AP-7	84,5	Maçanet de la Selva	281,0	L'Hospitalet de l'Infant	Ambos	BCN, GIR, TGN	10-14	17-22	10-22	17-22	17-22	17-22			17-22											
A-2	520,0	Cervera	609,0	Cornellà	Ambos	BCN, LLE			10-22																	
A-2	520,0	Cervera	609,0	Cornellà	Lleida	BCN, LLE	10-14						10-14													
A-2	520,0	Cervera	609,0	Cornellà	Barcelona	BCN, LLE		17-22		17-22	17-22				17-22											
C-31	135,0	El Vendrell (enlace N-340)	176,0	Garraf (Enlace C-32)	Ambos	BCN, TGN	10-14	17-22	10-22	17-22	17-22		10-14		17-22											
C-32	0	El Vendrell (enlace AP-7)	63	Barcelona	Tarragona	BCN, TGN	10-14						10-14													
C-32	0	El Vendrell (enlace AP-7)	63	Barcelona	Ambos	BCN, TGN		17-22	10-22	17-22	17-22				17-22											
A-7	1.121,6	Vandellòs	1.171,0	Altafulla	Barcelona	BCN, TGN	10-14	17-22	10-22	17-22	17-22		10-14		17-22											
B-23	0,0	Barcelona	15,0	El Papiol	Tarragona	BCN	10-14						10-14													
B-23	0,0	Barcelona	15,0	El Papiol	Ambos	BCN		17-22	10-22	17-22	17-22				17-22											
C-32	85,0	Montgat	131,0	Palafolls	Girona	BCN	10-14						10-14													
C-32	85,0	Montgat	131,0	Palafolls	Ambos	BCN		17-22	10-22	17-22	17-22				17-22											
C-253	39,0	Sant Feliu de Guíxols	50,0	Palamós	Ambos	GIR	10-14	17-22	10-22				11-14			10-22										
C-35	73,4	Enlace GI-512	83,1	Maçanet de la Selva / Enlace AP-7	Ambos	GIR	10-14	17-22	10-22				11-14			10-22										
C-63	0,0	Lloret de Mar	13,0	Vidreres	Ambos	GIR	10-14	17-22	10-22				11-14			10-22										
GI-681	0,0	Llagostera	16,0	Tossa de Mar	Ambos	GIR	10-14	17-22	10-22				11-14			10-22										
GI-682	3,0	Límite Barcelona	13,0	Lloret de Mar	Ambos	GIR	10-14	17-22	10-22				11-14			10-22										
N-145	0,0	La Seu d'Urgell	10,0	Límite Andorra	Ambos	LLE	8-12	17-22	16-22	17-22									8-12	17-20						
C-14	116,0	Ponts	178,0	Adrall	Ambos	LLE	8-12	17-22	16-22	17-22									8-12	17-20						
N-260	193,0	Bellver de Cerdanya	234,0	Adrall	Ambos	LLE	8-12	17-22	16-22	17-22									8-12	17-20						
AP-2	228,8	La Bisbal del Penedès	232,0	Enlace AP-7	Barcelona	TGN		17-22		17-22	17-22				17-22											

Vía	PK inicial		Localización inicial	PK final	Localización final	Sentido	Demarcación	Viernes Santo 15/04	Domingo de Pascua 17/04	Lunes de Pascua 18/04	Miércoles 12/10	Jueves 08/12	Domingo 26/06/2022 Lunes 15/08/2022 Lunes 26/09/2022	Sábados julio	Sábados del 09/07 al 03/09	Domingos julio	Domingos y festivos del 12/06 al 11/09	Domingos y festivos entre el 03/07 y el 11/09	Viernes entre enero y el 27/03 y entre el 02/12 y el 16/12	Sábados desde enero al 02/04 y del 03/12 al 17/12	Domingos y festivos desde enero al 03/04 y del 04/12 al 18/12	Domingos y festivos entre enero y el 27/03 y entre el 04/12 y el 18/12	Sábado 24/12	Lunes 26/12	Sábado 31/12	Sábados de todo el año	Domingos y festivos de todo el año
AP-2	228,8	La Bisbal del Penedès		232,0	Enlace AP-7	Ambos	TGN			10-22																	
N-240	87,0	Lleida		69,0	Les Borges Blanques	Tarragona	LLE								10-14												
N-240	87,0	Lleida		69,0	Les Borges Blanques	Ambos	LLE										10-22										
A-2	446,0	Soses		520,0	Cervera	Barcelona	LLE			16-21																	
C-58	0,0	Barcelona		8,0	Enlace AP-7	Terrassa	BCN							10-14													
B-24	3,0	Cervelló		10,0	Pallejà	Tarragona	BCN							10-14													
C-33	76,0	Barcelona		90,0	Enlace AP-7	Montmeló	BCN							10-14													
C-16	0,0	Barcelona		13,0	Enlace AP-7	St Cugat del Vallés	BCN							10-14													
N-II	630,0	Montgat		682,2	Rotonda Can Bartolí / Enlace GI-600 i GI-512	Ambos	BCN																		10-14	17-22	
N-340	1.212,0	Vilafranca del Penendés		1.238,0	Cervelló	Ambos	BCN																			17-22	
N-340a	1.238,0	Cervelló		1.244,0	Quatre Camins	Ambos	BCN																			17-22	
N-230	151	Túnel de Vielha		187	Frontera francesa	Lleida	LLE											13-19									
N-230	116,1	Límite Aragó		187	Frontera francesa	França	LLE	8-12											17-24			17-24		17-24			
N-230	116,1	Límite Aragón		187	Frontera francesa	Lleida	LLE		13-19	13-19	13-19										13-19		13-19				
C-28	23	Vielha e Mijaran		34	Salardú	Salardú	LLE	8-12											17-24			17-24		17-24			
C-28	23	Vielha e Mijaran		34	Salardú	Vielha	LLE		13-19	13-19											13-19		13-19				

ANEXO C

Itinerarios de circulación de vehículos o conjuntos de vehículos con carga de mercancías peligrosas en régimen ADR que llevan los paneles naranja de peligro reglamentarios

1. Rutas básicas obligatorias generales (véanse planos RIMP de Cataluña y del Camp de Tarragona):

– Autopista AP-2.
– Autopista AP-7/E-15.
– Autovía A-27, desde el PK 0+000 en Tarragona hasta el PK 9+000 en El Morell.
– Autopista C-16/E-09, desde el PK 13+500, enlace con la AP-7/E-15 en Sant Cugat del Vallès, hasta el PK 96+000 en Berga.
– Autovía A-22, desde el PK 0+000, enlace con la A-2, hasta el PK 19+000 en Almacelles.
– Carretera C-44, desde el PK 1+000, enlace 38 de la AP-7/E-15 en L'Hospitalet de l'Infant, hasta el PK 26+500 en Móra la Nova.
– Carretera C-12, desde el PK 60+600 en Móra la Nova, hasta el PK 63+600 en Móra la Nova, enlace con la N-420.
– Autovía C-17, entre el PK 62+000 en Gurb, hasta el PK 92+000 en Ripoll.
– Autovía C-25, entre el PK 82+000, enlace con la A-2/E-90 en Cervera, hasta el PK 236+000, enlace con la A-2/E-90 en Caldes de Malavella.
– Autovía A-2/E-90, entre el PK 702+500, enlace con la C-25/E-90 en Caldes de Malavella, hasta el PK 705+000, enlace con la AP-7/E-15 en Riudellots de la Selva.
– Autovía A-2, entre el PK 519+000, enlace con la C-25 en Cervera, hasta el PK 443+00 en Soses.
– Carretera C-26, entre el PK 1+000, enlace con la AP-7/E-15 en Borrassà, hasta el PK 8+000, enlace con la N-260 en Ordis.
– Carretera N-260, entre el PK 45+500, enlace con la C-26 en Ordis, hasta el PK 62+000 en Besalú.
– Autovía A-26, entre el PK 62+000 en Besalú, hasta el PK 84+000 en Olot.
– Autovía A-14, entre el PK 1+000 en Lleida hasta el PK 16+000 en Almenar.

De manera general, la circulación de vehículos con materias peligrosas que deben llevar el panel naranja reglamentario, con itinerarios de largo recorrido, en tránsito o de paso, debe seguir estos criterios:

a) Entre las comarcas de Tarragona, las de Les Terres de l'Ebre y las de Lleida: por la AP-2 y la AP-7/E-15. Por este motivo no está permitida la circulación por la C-14, la N-240 ni la C-37 en estos casos.
b) Entre las comarcas de Barcelona y las del Pirineo: por la C-16/E-09 o C-17.
c) Entre las comarcas de Girona y las de Lleida: por la C-25 y A-2.
d) Entre las comarcas de Girona y las de Les Terres de l'Ebre: por la AP-7/E-15.

2. Rutas concretas obligatorias generales, en función del origen y el destino de la mercancía del vehículo con panel naranja ADR (véanse planos adjuntos):

Estas rutas, en ambos sentidos, solo son aplicables para estos orígenes y destinos y no son válidas como rutas de paso o para vehículos en tránsito:

a) Entre las comarcas de las demarcaciones de Barcelona y Lleida: por la A-2, evitando el túnel de El Bruc por la N-IIz, collado de El Bruc.
b) Entre L'Alt Urgell (hasta la frontera andorrana) y El Segrià: por la C-14, C-26 y C-13.
c) Entre El Ripollès y La Garrotxa: por la N-260, evitando el túnel de Collabós por la C-153a, Coll de Capsacosta.
d) Entre El Berguedà y El Ripollès: por la C-26.
e) Entre El Garraf, L'Alt Penedès y L'Anoia: por la C-15, evitando los túneles restringidos existentes.
f) Entre la AP-7/E-15 y Tona, como máximo: por la C-17. Sin embargo, la C-17 entre Vic y Granollers se puede usar si es por razón de operaciones de transporte con carga fraccionada o paquetería de forma documentada.

g) Entre El Segrià y Era Val d'Aran: por la A-14 y la N-230. En Era Val d'Aran se incluye como zona admitida para un destino u origen puntos hasta 50 km por carretera más allá de sus límites territoriales.

h) Entre El Gironès, El Pla de l'Estany y La Garrotxa: por la C-66.

3. Rutas concretas obligatorias (véanse planos adjuntos), en función del origen y el destino del vehículo en régimen ADR, en el Camp de Tarragona, siempre en ambos sentidos:

Grupo I

A. Empresas con accesos por el vial de Els Prats: todos los movimientos de entrada o salida de la empresa BASF se harán exclusivamente por la carretera TV-3145 hasta el cruce con la N-340 (La Canonja):

A.1 Desde la autopista AP-7/E-15 hasta estas empresas: enlaces 35, Reus-Salou-Vila-seca dirección Port Aventura > acceso a la calzada principal A-7 sentido Barcelona > vial de Els Prats.

A.2 Desde estas empresas hacia la zona de la refinería de La Pobla de Mafumet: vial de Els Prats > A-7 > AP-7/E-15 entrada 35 > AP-7/E-15 salida 33 > A-27 > T- 750.

A.3 Desde estas empresas hasta el puerto marítimo: vial de Els Prats > A-7 sentido Valencia > AP-7/E-15 entrada 35 > AP-7/E-15 salida 33 > A-27 > puerto.

A.4 Desde estas empresas hasta las empresas con accesos a la carretera N-340 (entre Vila-seca y Bonavista): vial de Els Prats > A-7 sentido Barcelona > N-340, hacia cada empresa.

A.5 Desde estas empresas hasta las empresas con accesos por la carretera C-31B: vial de Els Prats sentido C-31B > C-31B sentido Tarragona hasta cada empresa.

B. Empresas con accesos por la carretera N-340, tramo Vila-seca a Bonavista:

B.1 Desde la autopista AP-7/E-15 hasta estas empresas: salida 35 > dirección Port Aventura > acceso a A-7 > N-340.

B.2 Desde estas empresas hasta la zona de la refinería: N-340 > N-340 sentido Vila-seca > A-7 > entrada 35 de la autopista AP-7/E-15 > salida 33 > A-27 > T-750.

B.3 Desde estas empresas hacia el puerto marítimo: N-340 > A-7 sentido Valencia > AP-7/E-15 entrada 35 > AP-7/E-15 salida 33 > A-27 > puerto.

B.4 Desde estas empresas hasta las empresas con accesos por el vial de Els Prats: N-340 sentido Vila-seca > A-7 > vial de Els Prats.

B.5 Desde estas empresas hasta las empresas con accesos a la C-31B: N-340 sentido Vila-seca > A-7 > vial de Els Prats > C-31B.

C. Empresas con accesos por la carretera C-31B:

C.1 Desde la autopista AP-7/E-15 hasta estas empresas: salida 35 sentido Port Aventura > calzada lateral A7 > A7 > vial de Els Prats > C-31B.

C.2 Desde estas empresas hacia la zona de la refinería: C-31B > vial de Els Prats > A-7 > entrada 35 de la autopista AP-7/E-15 > salida 33 > A-27 > T-750.

C.3 Desde estas empresas hasta el puerto marítimo: C-31B > vial de Els Prats > A-7 sentido Valencia > AP-7/E-15 entrada 35 > AP-7/E-15 salida 33 > A-27 > puerto.

C.4 Desde estas empresas hasta las empresas con accesos por el vial de Els Prats: C-31B > vial de Els Prats.

C.5 Desde estas empresas hasta las empresas con accesos por la carretera N-340: C-31B > vial de Els Prats > A-7 > N-340.

Grupo II. Itinerarios con origen o destino en el polígono industrial de Constantí, incluyendo la terminal RENFE de Contenedores (TECO)

II.1 Desde el puerto marítimo hacia el polígono: A-27 salida 6 > T-721 > C-422 > polígono.

II.2 Desde las empresas con accesos por el vial de Els Prats hasta el polígono: vial de Els Prats > A-7 sentido Valencia > acceso 35 de la autopista AP-7/E-15 > salida 33 AP-7/E-15 > A-27 > T-721 > C-422 > polígono.

II.3 Desde las empresas con accesos por la N-340 hasta el polígono: N-340> A-7> entrada 35 de la autopista AP-7/E-15> salida 33 AP-7/E-15> A-27> T-721> C-422> polígono.

II.4 Desde las empresas con accesos por la C-31B hacia el polígono: vial de Els Prats > A-7> por entrada 35 de la autopista AP-7/E-15 > salida 33 AP-7/E-15 > A-27 > T-721 > C-422 > polígono.

II.5 Desde la autopista AP-7/E-15 hasta el polígono: salida 33 > A-27 > T-721 > C-422 > polígono.

II.6 Desde la zona de la refinería hasta el polígono: T-750 > A-27 > T-721 > C-422 > polígono.

Grupo III. Accesos al P. I. Riu Clar (estacionamiento de vehículos y lavado de cisternas ADR)

Los itinerarios que se describen a continuación son exclusivamente para ir o volver desde una empresa concreta al P. I. Riu Clar o al revés. En ningún caso está permitido utilizar estos itinerarios para eludir el itinerario correspondiente al acceso o salida de la autopista AP-7/E-15:

III.1 Desde las empresas con accesos por el vial de Els Prats hasta el parque P. I. Riu Clar: vial de Els Prats sentido Vila-seca > A-7 sentido Valencia > AP-7/E-15 entrada 35 > salida 33 > P. I. Riu Clar.

III.2 Desde las empresas con accesos por la carretera N-340 hasta el P. I. Riu Clar: N-340 sentido Vila-seca > A-7 sentido Valencia > entrada 35 de la autopista AP-7/E-15 > salida 33> P. I. Riu Clar.

III.3 Desde las empresas con accesos por la carretera C-31B hasta el P. I. Riu Clar: C-31B sentido Salou > vial de Els Prats > A-7 sentido Valencia > AP-7/E-15 entrada 35 > salida 33 > P. I. Riu Clar.

III.4 Desde el polígono Constantí hasta el P. I. Riu Clar: C-422 > T-721 > A-27 > P. I. Riu Clar.

III.5 Desde la zona de la refinería hasta el P. I. Riu Clar: T-750 > A-27 > P. I. Riu Clar.

Grupo IV. Otros itinerarios

A. Del puerto marítimo a la zona de la refinería y a la inversa: directamente por la autovía A-27 (antigua denominación N-241).

B. De la zona de la refinería hacia la autopista AP-7/E-15 y viceversa: directamente por la autovía A-27 (antigua denominación N-241) hasta el acceso 33 de la AP-7/E-15.

C. Transportes con destino Valls. Los transportes documentados con origen/destino a los diferentes polígonos químicos de Tarragona y con destino/origen únicamente en las instalaciones situadas en las localidades de Valls y El Pla de Santa Maria (incluyendo sus polígonos industriales con acceso por la carretera C-37) podrán circular en sentido norte por la A-27 (La Plana de Masmolets) > N-240 > C-37; y en sentido sur por la C-37 > N-240 > A-27 (La Plana de Masmolets). En cualquier caso, la vía N-240a no se podrá utilizar para el tráfico o trayectos sin el destino u origen mencionados.

D. Transportes a industrias con accesos por la C-14 (tramo Reus-Montblanc). Los transportes con inicio o destino únicamente a instalaciones con accesos por la carretera C-14 entre Reus y Montblanc podrán circular por esta carretera, accediendo o bien desde la autopista AP-2 enlaces de Montblanc, o bien desde cualquier otro origen en las cercanías de Tarragona según los itinerarios ya expuestos. Esta vía no se podrá usar para el tráfico de paso o trayectos sin el destino u origen mencionados.

E. Transportes con origen en CLH. Los accesos a CLH se efectuarán por la autovía A-27 (antigua denominación N-241).

F. Los transportes con origen/destino en la planta de recuperación de papel situada en la carretera TV-7223, cercanías de Vilallonga del Camp, circularán por la C-14 y TV-7223 si provienen de la zona de Reus o por la A-27 > T-722 > T-7224 > TV-7223 si provienen de la zona de Tarragona.

G. En algunos itinerarios es necesario efectuar cambios de sentido. En el caso de los accesos a las empresas situadas en la carretera C-31B, estos cambios de sentido se efectuarán únicamente en la rotonda con el vial de Els Prats y en la rotonda de enlace con el Centro de Enseñanzas Integradas (antigua Universidad Laboral). En el caso de las empresas situadas en la carretera N-340, los cambios de sentido se efectuarán en la rotonda de enlace con la autovía A-7 y en la rotonda de enlace con el acceso al barrio de Bonavista.

4. Rutas específicas de circulación solo para vehículos que carguen o descarguen en determinados municipios:

a) Martorell, pueden circular por la A-2, extremando las medidas de seguridad a su paso por el collado de El Bruc (N-IIz).

b) Flix y Ascó, pueden circular en sentido sur por la C-44 y C-12 hacia la AP-7 y en sentido norte por la C-12, hacia la AP-2.

c) Maella, Mazaleón, Valdeltormo, Calaceite, Valjunquera, Torre del Compte, La Fresneda, Cretas, Arens de Lledó, Lledó y Valderrobres por la N-420, pasando por Caseres hasta Móra la Nova.

5. Planos de rutas básicas obligatorias generales de Cataluña (RIMP, Red de itinerarios de mercancías peligrosas), de rutas concretas obligatorias generales de Cataluña y de rutas concretas obligatorias del Camp de Tarragona:

Rutas básicas obligatorias generales (plano RIMP de Cataluña)



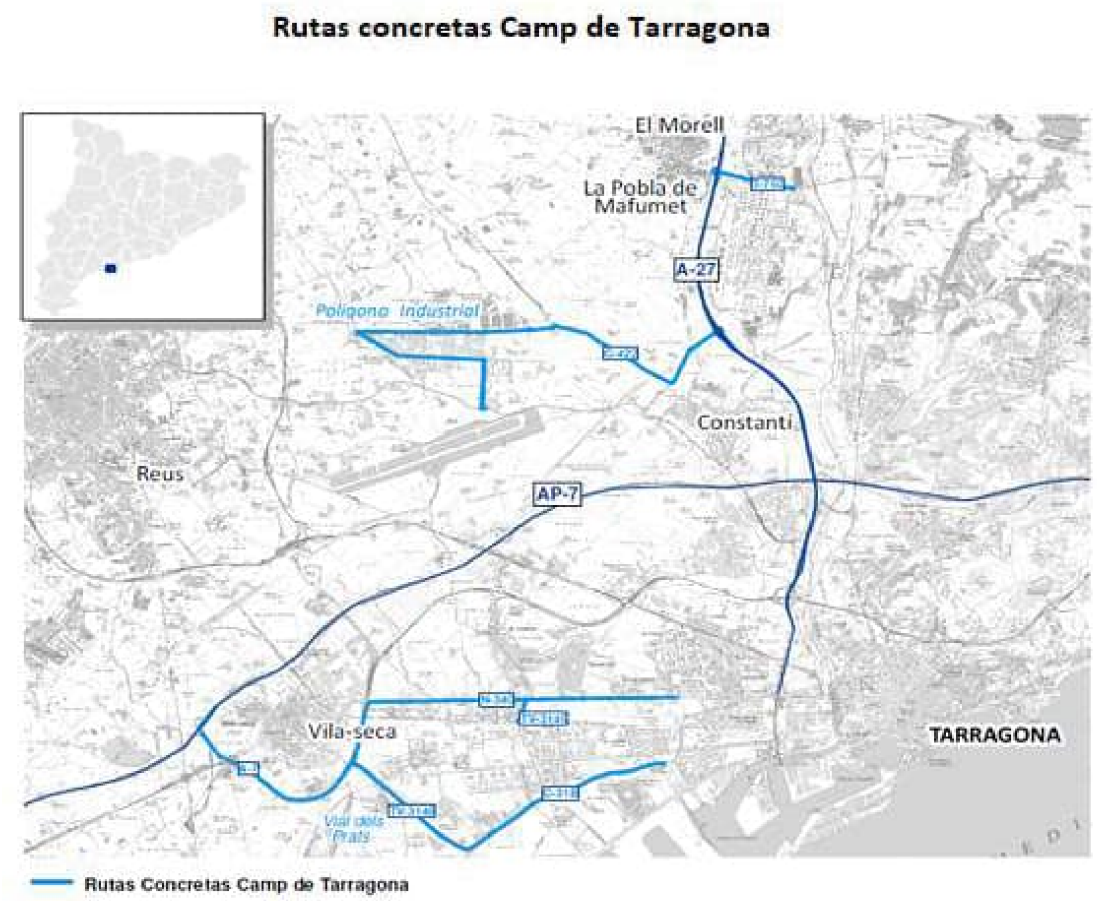
CIRCULACIÓN PERMITIDA EN EL TÚNEL DE VIELHA fuera de horarios sin equipos de emergencia en el túnel			
	DESDE	HASTA	
LUNES	06:00	22:00	
MARTES	06:00	22:00	
MIÉRCOLES	06:00	22:00	
JUEVES	06:00	22:00	
VIERNES	06:00	16:00	
SÁBADO	06:00	08:00	
SÁBADO	08:00	10:00	Exento Materias Anexo D
DOMINGO	06:00	08:00	
DOMINGO	08:00	10:00	Exento Materias Anexo D

CIRCULACIÓN PERMITIDA EN EL TÚNEL DEL CADÍ siempre con acompañamiento de los servicios del túnel			
	DESDE	HASTA	
LUNES	00:00	24:00	
MARTES	00:00	24:00	
MIÉRCOLES	00:00	24:00	
JUEVES	00:00	24:00	
VIERNES	00:00	24:00	
VIERNES	23:00 (D-1)	06:00	Exento Materias Anexo D
SÁBADO	23:00 (D-1)	06:00	Exento Materias Anexo D
DOMINGO	23:00 (D-1)	06:00	Exento Materias Anexo D



	Rutas concretas
A	Entre las comarcas de las demarcaciones de Barcelona y Lleida: por la A-2, evitando el Túnel del Bruc por la N-IIz, Coll del Bruc.
B	Entre L'Alt Urgell (hasta la frontera andorrana) y El Segrià: por la C-14, C-26 y C-13.
C	Entre El Ripollès y La Garrotxa: por la N-260, evitando el Túnel de Collabós por la C-153a, Coll de Capsacosta.
D	Entre El Berguedà y El Ripollès: por la C-26.
E	Entre El Garraf, L'Alt Penedès y L'Anoia: por la C-15, evitando los túneles restringidos existentes.
F	Entre la AP-7/E-15 y Tona, como máximo: por la C-17. La C-17 no es una vía apta para la circulación de vehículos de paso, de manera que el acceso a Vic y alrededores ha de ser por la C-25 necesariamente.
G	Entre El Segrià y Era Val d'Aran por la A-14 y el resto de la ruta por la N-230. En Era Val d'Aran se incluye como zona admitida para un destino u origen puntos hasta 50 km por carretera más allà de sus límites.
H	Entre El Gironés, El Pla de l'Estany y La Garrotxa: por la C-66.

	Rutas específicas
a	Martorell, pueden circular por la A-2, extremando las medidas de seguridad a su paso por el Coll del Bruc (N-IIz).
b	Flix y Ascó, pueden circular en sentido sur por la C-44 y C-12 y en sentido norte por la C-12, hacia la AP-7 y la AP-2, respectivamente.
c	Delimitación de uso de la N-420 Caseres - Móra la Nova: solo se admite la circulación de vehículos si tienen destinos u orígenes en los municipios de: Maella, Massalió, la Vall de Tormo, Calaceit, Valljunquera, Torre del Comte, La Freixneda, Queretes, Arenys de Lledó, Lledó y Vall-de-roures.



ANEXO D

Exenciones de restricciones a la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas, por razón del calendario

Están exentos de restricción, por razón del calendario, con carácter permanente los vehículos que transporten las siguientes mercancías, incluyendo la vuelta de vacío:

a) Mercancía: gases licuados de uso doméstico embotellados o en cisternas, ya sea para el transporte a puntos de distribución, ya sea para el reparto a los consumidores.

Condiciones del transporte: las que establece el ADR para cada tipo de producto.

b) Mercancía: materias destinadas al abastecimiento de estaciones de servicio, combustibles con destino a puertos y aeropuertos con el fin de proveer barcos y aeronaves, gasóleo con destino al transporte ferroviario, gasóleo de calefacción para uso doméstico y combustibles destinados a los centros de consumo propio para el aprovisionamiento de vehículos de transporte por carretera.

Condiciones del transporte: las que establece el ADR para cada tipo de producto.

c) Mercancía: gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios y gases sanitarios transportados a particulares para la asistencia médica domiciliaria, así como el suministro a almacenes de distribución para los mismos fines, siempre que se acredite que el transporte es para este destino y no es posible aplazarlo.

Condiciones del transporte: las que establece el ADR para cada tipo de producto.

d) Mercancía: productos indispensables para el funcionamiento continuo de centros industriales.

Condiciones del transporte: las que establece el ADR para cada tipo de producto.

e) Mercancía: productos con origen o destino en centros sanitarios no previstos en el apartado 1.

Condiciones del transporte: las que establece el ADR para cada tipo de producto.

f) Mercancía: transporte de mercancías peligrosas que vengan o vayan a los puertos y aeropuertos siempre que tengan que circular en las horas, días y tramos de vía objeto de restricción.

Condiciones del transporte: las que establece el ADR para cada tipo de producto.

g) Mercancía: material de pirotecnia.

Condiciones del transporte: las que establezca la autorización.

Estas exenciones solo se aplicarán, durante los días y horas de restricciones, en horario nocturno entre las 23 y las 6 h en el túnel del Cadí, y en horario diurno entre las 6 y las 10 h en el túnel de Vielha.

ANEXO E

Exenciones a las restricciones a la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías en general

1. Están exentos de restricción, por razón de las materias o mercancías transportadas, con carácter permanente y por cualquier itinerario, incluido el regreso de vacío, los vehículos que transporten las siguientes mercancías:

a) Productos alimentarios y otros bienes esenciales destinados a abastecer los establecimientos de venta.

b) Ganado vivo.

c) Basura proveniente de la recogida municipal; solo la fracción restos (o desecho) y orgánica (no se incluyen el vidrio, los envases ni el cartón).

d) Leche cruda.

e) Alimentación animal (piensos y forrajes) para granjas en producción.

f) Agua destinada al consumo humano mediante cisternas móviles de uso exclusivo para tal fin.

g) Servicio de correos.

h) Prensa diaria para su distribución.

2. También estarán exentos, en las mismas condiciones, los vehículos destinados al auxilio en carretera con la placa V-24 correspondiente.

3. Asimismo, gozarán de exención los vehículos vinculados a la campaña de la vendimia y sus derivados, entre agosto y octubre; a la campaña de la fruta dulce, de junio a septiembre; o del cereal y semillas oleaginosas, entre junio y octubre, exclusivamente en todos los casos entre los campos y almacenes ya la inversa utilizando cualquiera de los tramos restringidos de la red viaria catalana, si queda acreditado documentalmente este fin.

4. Supuestos específicos de exención de las restricciones que les sean de aplicación, en las vías e itinerarios y otras condiciones que se explicitan:

a) Los vehículos que circulen por la N-230 entre el PK 151 en Vielha, túnel de Vielha, y el PK 187 en Bausen, frontera francesa, en los horarios de restricción delimitados por esta Resolución, están exentos si transportan productos perecederos recogidos en el anexo 3 del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes realizado en Ginebra el 1 de septiembre de 1970, actualizado a 23 de septiembre de 2013 (en adelante, ATP), así como verduras y frutas frescas en vehículos que cumplan las definiciones y normas expresadas en el anexo 1 de la ATP, siempre que este tipo de carga suponga al menos la mitad de la capacidad de carga del vehículo u ocupe la mitad del volumen de carga útil del vehículo.

b) Los vehículos que circulen por la AP-7/E-15 en sentido norte, siempre que puedan acreditar de forma documental que tienen sus bases, el lugar de descanso o la residencia habitual en las comarcas de L'Alt Camp, El Baix Camp o El Tarragonès. Estos vehículos tendrán que abandonar la AP-7/E-15, como máximo, por la salida 33 en Tarragona.

c) Los vehículos que transporten productos perecederos de los recogidos en el anexo 3 del Acuerdo internacional sobre el transporte de mercancías perecederas (ATP), así como

verduras y frutas frescas en vehículos que cumplan las definiciones y normas expresadas en el anexo 1 de la ATP, siempre que este tipo de carga suponga como mínimo la mitad de la capacidad de carga del vehículo u ocupe la mitad del volumen de carga útil del vehículo, pueden circular por los siguientes tramos:

– Para los movimientos sur-norte, la AP-7/E-15 entre L'Hospitalet de l'Infant, PK 281,0, y El Vendrell, PK 221,5, y la C-32 entre El Vendrell, PK 0,0 y Vilanova i la Geltrú, PK 22,5, para enlazar con la C-15, C-37 y C-25 y viceversa; la AP-2 entre La Bisbal del Penedès, PK 228,8, y el enlace con la AP-7, PK 232, y de este enlace hasta El Vendrell en el PK 119,5 de la AP-7.

– Para los movimientos de salida de Barcelona hacia la AP-7 los sábados por la mañana, la A-2 entre el PK 609 en Cornellà de Llobregat y el enlace con la B-23 en Sant Joan Despí, PK 606,0; y la B-23 entre este enlace y el enlace con la AP7 en El Papiol, PK 15,0.

– Para los movimientos de entrada a la zona sur de Barcelona los domingos por la tarde, la C-32, entre Vilanova i la Geltrú, PK 22,5, y Sant Boi de Llobregat, PK 55,0.

§ 7

Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 63, de 15 de marzo de 2021
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2021-3984

La Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera, recoge entre sus ámbitos prioritarios, la utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos. En este sentido, existe una elevada y creciente demanda en el uso y aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones en el mundo de la automoción, que sustentará nuevos servicios y avances tecnológicos en materia de seguridad vial.

Dentro de este marco, que configura la citada Directiva y su normativa de desarrollo, concretada en el Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario y, el Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea, se debe establecer un punto de acceso común que permita que la información de tráfico en tiempo real proveniente de distintas fuentes, se encuentre accesible a los proveedores de servicios, a los ciudadanos y a las administraciones, en un formato estandarizado y referidos al territorio del Estado miembro.

En consecuencia, y en cumplimiento de lo establecido en ambos Reglamentos, se habilita el Punto de Acceso Nacional (NAP) para el acceso de los usuarios, entendidos estos conforme a la definición contenida en el Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea, a la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial y al suministro de los servicios de información de tráfico en tiempo real.

En su virtud, y de conformidad con el órgano competente del Ministerio del Interior,

El Director General de Tráfico resuelve lo siguiente:

Disposición única.

Creación y puesta en funcionamiento del Punto de Acceso Nacional (NAP) para el acceso de los usuarios a la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial y al suministro de los servicios de información de tráfico en tiempo real mediante la presente Resolución con las siguientes características:

El Punto de Acceso Nacional quedará habilitado al día siguiente de la publicación de la presente resolución.

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, informará a los usuarios sobre los procedimientos a seguir para obtener un acceso al Punto de Acceso Nacional e intercambio de información en https://nap.dgt.es/.

La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 8

Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 65, de 17 de marzo de 2021
Última modificación: 27 de julio de 2021
Referencia: BOE-A-2021-4194

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

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

Mientras tanto, en la Unión Europea se estableció el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte con la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte. Asimismo, el Reglamento Delegado (UE) 886/2013 de la Comisión de 15 de mayo de 2013, que complementa la referida Directiva, se focaliza en la información que se puede facilitar sobre el tráfico para el usuario. Se establece como acción prioritaria la recopilación de datos sobre el tráfico con carácter gratuito. El artículo 3 del Reglamento delegado cita expresamente como uno de los incidentes en la vía sobre los que suministrar información, por su repercusión en la seguridad vial, la presencia de obstáculos en la misma, dentro de los que sin duda están incluidos los vehículos inmovilizados en la vía.

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

En el año 2014 el grupo de trabajo del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible elaboró un Protocolo que ha servido de base y guía para mejorar las condiciones de seguridad en las que se llevan a cabo las operaciones de auxilio, publicado en julio de 2015. Además, ese mismo año se publicó la hoy derogada Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, para incluir un tercer apartado en el artículo 51, donde se determinaba la previsión de desarrollo reglamentario de las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas que acudan al lugar de un accidente o avería.

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

El presente real decreto se dicta, por tanto, para establecer las condiciones en las que deben realizar sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas que acudan al lugar de un accidente o avería según previsión legal dispuesta en el artículo 51.3 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, y al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

El real decreto consta de once artículos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales.

En sus primeros tres artículos, este real decreto establece el objeto, las definiciones necesarias para la correcta interpretación del texto y el ámbito de aplicación del mismo.

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

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

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

La retirada y depósito de los vehículos es objeto de regulación en el artículo 9 del real decreto, en el que se establecen los criterios bajo los que debe llevarse, al amparo de los contemplados en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la retirada de aquellos vehículos inmovilizados que supongan un riesgo para el tráfico, siempre bajo los considerandos establecidos legalmente.

Finalmente, se crea el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas a fin de aportar una mayor certeza y seguridad a la hora de realizar las operaciones propias del auxilio en vías públicas.

Con independencia de la regulación de las condiciones en que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en las vías públicas, mediante este real decreto se completa la incorporación al derecho interno de la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las

dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

Si bien esta Directiva se transpuso a través de la Orden PRA/499/2017, de 1 de junio, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por error se dejó al margen la materia relativa a las masas máximas autorizadas de los vehículos articulados de 5 o más ejes que llevan, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud de 45 pies. A través de la disposición final segunda del presente real decreto se modifica el citado anexo IX para incorporar a nuestra normativa esta previsión de la Directiva (UE) 2015/719.

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 urbanas e interurbanas, toda vez que su fin último es reducir las situaciones de riesgo que se dan cada día en las mismas y que afectan tanto a los usuarios de vehículos inmovilizados en la vía (por accidente o avería), como a las condiciones en las que se realizan las operaciones de auxilio de tales vehículos.

En relación al principio de proporcionalidad, los preceptos de este real decreto regulan únicamente los aspectos clave generales para asegurar una correcta y segura realización de las operaciones de auxilio en vías públicas.

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 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, donde se indica que se procederá a un desarrollo reglamentario las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en las vías públicas.

También se cumple el principio de transparencia, por haber tenido conocimiento todo el sector afectado de la modificación reglamentaria, y, asimismo, se cumple el principio de eficiencia, al establecerse unas cargas administrativas necesarias y proporcionales a los fines perseguidos con la regulación.

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 cargas administrativas para los servicios que se dediquen a la actividad de auxilio en las vías públicas, estas son, en todo caso, necesarias y racionales a los fines perseguidos.

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

Además, ha sido informado por la Agencia Española de Protección de Datos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.b) del Estatuto de la Agencia, aprobado por el Real Decreto 428/1993, de 26 de marzo,

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 16 de marzo de 2021,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

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

Artículo 2. *Definiciones.*

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

a) «Servicio de auxilio en vías públicas»: el conjunto de operaciones y actuaciones necesarias para realizar el auxilio y rescate de un vehículo que, como consecuencia de avería o accidente, ha dejado de tener capacidad para seguir circulando por sí mismo en circunstancias ordinarias.

b) «Operador de auxilio en vías públicas»: persona física o jurídica cuya actividad consiste en la realización del servicio de auxilio en vías públicas, consignada como tal en el Registro de Vehículos, e inscrita en el Registro Estatal de Auxilio en Vías públicas y que cuenta con elementos personales y materiales apropiados, en especial, vehículos de auxilio en vías públicas, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones establecidas por la normativa sectorial de transporte terrestre.

c) «Operario de auxilio en vías públicas»: operario encargado de las tareas de asistencia, recogida y retirada de vehículos inmovilizados en las vías.

d) «Vehículo de auxilio en vías públicas»: conforme a la definición establecida en el punto 05 del apartado D del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

e) «Operación de auxilio en vías públicas»: la acción concreta que desarrolla un vehículo de auxilio en vías públicas y su operario con objeto de proceder al auxilio y rescate de un vehículo inmovilizado en la vía.

f) «Posición operativa»: la ubicación donde un vehículo y el operario de auxilio se encuentran en las vías públicas.

g) «Zona de recogida»: la ubicación donde se encuentra el vehículo que debe ser objeto de auxilio.

h) «Destino final»: la ubicación donde un vehículo y su operario de auxilio en vías públicas depositarán un vehículo objeto de auxilio, para su posterior reparación o continuación de otras labores.

i) «Tercero»: empresa responsable de comunicar el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

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

2. Quedan exceptuados del ámbito de aplicación de este real decreto los servicios de conservación y explotación de los titulares de las carreteras, así como los de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, cuando ocasionalmente lleven a cabo actividades de asistencia o auxilio de un vehículo en vía pública. No obstante lo anterior, y exclusivamente en el desarrollo de dichas actividades, podrán circular de conformidad a lo dispuesto en los apartados a) y b) del artículo 6 de este real decreto.

3. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, las Fuerzas Armadas o servicios de emergencias que dispongan de medios propios para realizar estos servicios de auxilio, quedan excluidos del ámbito de aplicación de lo dispuesto en este real decreto.

Artículo 4. *Operación de auxilio.*

1. La operación de auxilio comprenderá el tiempo y las distancias necesarias entre la posición operativa, zona de recogida y destino final definidos en el artículo 2 del presente real decreto. La operación de auxilio comenzará en el punto donde el vehículo de auxilio se encuentre en posición operativa.

2. El tercero o el operador de auxilio en vías públicas deberá comunicar por medios telemáticos a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión,

vigilancia y disciplina del tráfico, el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

3. Las operaciones de auxilio se llevarán a cabo siguiendo lo dispuesto en este real decreto así como en la normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y de prevención de riesgos laborales, que sea de aplicación.

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

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

En ambos casos, se deberá 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.

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

6. Queda prohibida toda actividad de reparación de vehículos que se encuentren en las vías públicas y que no pueda ser considerada como una operación de servicio de auxilio en vía pública tal y como se define en el artículo 2.

Artículo 5. *Vehículos de auxilio.*

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

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

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

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

Artículo 6. *Condiciones de circulación.*

Los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, podrán efectuar su circulación de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio.

b) Podrán parar y estacionar en la vía pública el vehículo de auxilio para realizar la correspondiente operación. La parada y estacionamiento se efectuarán de tal modo que garanticen la seguridad vial y la fluidez del tráfico.

c) Cuando el vehículo esté en misión de acceso o llegada al escenario hará uso de la señal luminosa y, en su caso, de la acústica. Cuando se encuentre realizando las tareas de auxilio, únicamente hará uso de la señal luminosa. En todo caso, y cuando las tareas de auxilio se desarrollen en vías urbanas, el uso de la señal acústica tendrá carácter excepcional, reservándose a los supuestos en los que las circunstancias del tráfico así lo exijan.

Artículo 7. *Operarios de auxilio en vías públicas.*

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

2. Los operarios de auxilio, en el desarrollo de la operación, harán uso de los equipos de protección individual según lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual.

3. Cualquier medida preventiva destinada a proteger la seguridad y salud de los operarios de auxilio en vías públicas, vendrá determinada por la correspondiente evaluación de riesgos laborales, conforme a la normativa en materia de prevención de riesgos laborales y en sus normas de desarrollo.

Artículo 8. *Actuaciones de auxilio.*

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

2. Las operaciones de auxilio se realizarán de la forma más segura posible para todos los usuarios de la vía. Los operarios de auxilio deberán desistir de realizar cualquier actividad hasta que las condiciones no sean totalmente seguras.

3. La inmovilización del vehículo se comunicará al tercero o al operador de auxilio, quien a su vez remitirá dicha comunicación por medios telemáticos, a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

4. La retirada de las vías y, en su caso, el traslado de un vehículo accidentado o averiado solo deberá realizarse por otro específicamente destinado al fin del servicio de auxilio en vía pública e inscrito en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV) del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo cuando por causas excepcionales, en función de la masa o dimensiones del vehículo, sea preciso utilizar otro tipo de vehículo.

Artículo 9. *Condiciones de la retirada y depósito de vehículos.*

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

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

Artículo 10. *Creación del Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas.*

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

Artículo 11. *Objeto y finalidad del Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas.*

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

2. Los datos serán incorporados al Registro de forma automática en el momento de realizar la primera matriculación e inscripción del vehículo de auxilio en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siendo para ello condición necesaria que cuente con la clasificación «05. Auxilio en carretera».

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

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

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

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

a) Operador de auxilio: persona física o jurídica que desempeñará la actividad del auxilio en vías públicas.

b) Número de Documento de Identificación del operador: DNI o NIF.

c) Domicilio social del operador de auxilio.

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, y el código provincial que le correspondiera por razón de su domicilio (REAV-PROV/001).

e) Vehículos adscritos al servicio de auxilio en vías públicas.

f) Autorización de transportes del operador.

Disposición adicional primera. *Tratamientos de datos de carácter personal.*

Los tratamientos de datos de carácter personal de las personas físicas, se realizarán con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales.

Disposición adicional segunda. *Vehículos inscritos en el Registro de Vehículos.*

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

Disposición adicional tercera. *No incremento del gasto público en materia de personal.*

La aplicación de este real decreto se hará sin incremento alguno en los gastos en materia de personal.

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.

Adicionalmente, también se podrán seguir utilizando como señal V-16, hasta el 1 de enero de 2026, las señales V-16 luminosas **fabricadas con anterioridad a la aprobación de este real decreto** y que, en todo caso, cumplan con todas las características técnicas enumeradas en el apartado cinco de la disposición final segunda, excepto los puntos 4, 5 y 6 relativos a la capacidad de comunicar al punto de acceso nacional la activación, desactivación y ubicación del accidentado.

Téngase en cuenta que se declara la suspensión del inciso destacado del párrafo segundo por Auto del TS de 24 de junio de 2021. Ref. BOE-A-2021-12554

Disposición transitoria segunda. *Uso de la señal V-24 «Grúa 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 como señal V-24 «Grúa 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 entrada en vigor de este real decreto durante el plazo de un año desde esa fecha.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto.

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

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

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

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

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

Tres. El párrafo c) del apartado 3 del artículo 97 queda redactado de la siguiente forma:

> «c) Colocar y activar el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro»

Cuatro. El artículo 113 queda redactado de la siguiente forma:

> «De conformidad con lo dispuesto en el artículo 71, los conductores de vehículos destinados a obras o servicios y los de tractores y maquinaria agrícola y demás vehículos, transportes especiales o vehículos destinados al servicio de auxilio en vías públicas, advertirán su presencia mediante la utilización de la señal luminosa V-2 a que se refiere el artículo 173, o mediante la utilización del alumbrado que se determine en las normas reguladoras de los vehículos.»

Cinco. El artículo 130 queda redactado de la siguiente forma:

> «1. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizasen la calzada, los conductores, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, deberán sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible (artículo 51.2 del texto refundido).
> 2. Los vehículos que habiendo sufrido un accidente o avería puedan continuar su marcha, lo harán de forma inmediata, asegurándose de circular con seguridad. Si precisaran de un servicio de auxilio, deberán abandonar lo antes posible los carriles de circulación y dirigirse hacia la primera salida disponible utilizando para ello el arcén derecho. Si ello no fuera posible, deberán detenerse en el arcén derecho de la vía o en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación.
> 3. En el caso de accidente o avería, como norma general, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de

circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles y arcenes que conforman dicha plataforma. Si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado.

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

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

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

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

Dos. El punto 05 del apartado D del anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos», queda redactado de la siguiente forma:

«05. Vehículo de auxilio en vías públicas: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje. Quedan fuera de esta definición los vehículos dedicados a labores de conservación y mantenimiento de la vía, así como los vehículos pertenecientes a Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de emergencia y de las Fuerzas Armadas.»

Tres. Los párrafos tercero y cuarto del apartado dedicado a los vehículos articulados de 5 o más ejes, de la Tabla 2 «Masas máximas autorizadas», del anexo IX.2 «Masas y dimensiones», quedan redactados de la siguiente forma:

«Vehículo de motor con 3 ejes, con semirremolque de 2 o 3 ejes, que lleva, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies. 44 toneladas.»

«Vehículo de motor con 2 ejes, con semirremolque de 3 ejes, que lleva, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies. 42 toneladas.»

Cuatro. Se añade un apartado 6 a la señal V-2 Vehículo-obstáculo en la vía, del anexo XI «Señales en los vehículos», con el siguiente contenido:

«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.»

Cinco. La señal V-16 Dispositivo de preseñalización de peligro, del anexo XI «Señales en los vehículos», queda redactada de la siguiente forma:

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

2. Este dispositivo de color amarillo auto se colocará en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado garantizado su máxima visibilidad.

3. Tendrá las siguientes características:

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

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

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

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

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

f) Se garantizará el funcionamiento de la luz a temperaturas de −10 ºC y 50 ºC.

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

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

4. Este dispositivo comunicará, en todo caso, su activación, desactivación y geoposicionamiento, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad. La información sobre la ubicación del vehículo accidentado se enviará cada 100 segundos y dejará de enviarse una vez se haya remitido la información de desactivación.

5. El coste las comunicaciones estará incluido en el precio de venta al público y estas se garantizarán durante al menos 12 años.

6. El dispositivo incluirá en el interior de su carcasa todos los elementos necesarios para su operación, incluidos los de comunicaciones, sin depender en ningún caso de elementos externos como aplicaciones de teléfonos móviles u otros similares.

7. El listado de las marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con todo lo establecido en este apartado, y por lo tanto sean válidos para señalizar un accidente, será publicado en la dirección http://www.dgt.es/v16. »

Seis. La señal V-24 del anexo XI «Señales en los vehículos» pasa a denominarse «Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas» y su contenido queda redactado en los siguientes términos:

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

a) Una placa en el vehículo de auxilio ubicada en la parte frontal o posterior del mismo, según la configuración del vehículo. Será de material plástico o metálico de alta resistencia según el diseño y características que se indican a continuación:

Placa de vehículo de servicio de auxilio en vías públicas



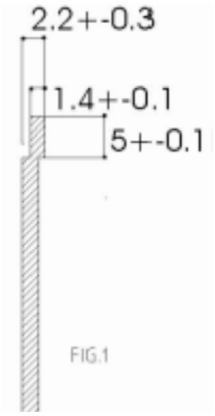


LÁMINA REFLECTANTE	Color Blanco NIVEL II
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa Soporte: Plancha de aluminio de 1,4 mm Aleación 1200 H14 y/o H24 Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes, teniendo en cuenta su estabilidad temporal
CARACTERES Y TINTAS	Tipo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

b) Opcionalmente, una señal acústica a través de un aparato emisor de señales acústicas especiales. El sonido y tono de la señal acústica será por defecto tritonal discontinua tipo bip-bip-bip.

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

Siete. Se añade la señal V-27 «Triángulo virtual», al anexo XI, «Señales en los vehículos», con el siguiente contenido:



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

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

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

Ocho. El párrafo a) del apartado 1 del anexo XII «Accesorios, repuestos y herramientas de los vehículos», queda redactado de la siguiente forma:

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

Disposición final tercera. *Protocolo y formato de conexión con el punto de acceso nacional de tráfico y movilidad.*

En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor del presente real decreto, el titular de la Dirección General de Tráfico aprobará, por medio de una resolución, el protocolo y el formato de envío de los datos requeridos por parte de los servicios de auxilio en carretera y de la señal V-16 a los efectos de su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

Disposición final cuarta. *Habilitación competencial.*

El presente real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final quinta. *Desarrollo normativo.*

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

Disposición final sexta. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante el apartado tres de la disposición final segunda de este real decreto, por el que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se incorporan a nuestro ordenamiento jurídico los párrafos c) y d) del artículo 1 9) de la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de

29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

Disposición final séptima. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2021, excepto lo establecido en el apartado tres de la disposición final segunda, por la que se completa la incorporación al derecho interno de la Directiva (UE) 2015/719, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 9

Resolución de 19 de enero de 2022, de la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2022 en la Comunidad Autónoma del País Vasco

Comunidad Autónoma del País Vasco
«BOE» núm. 26, de 31 de enero de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-1456

El artículo 18 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, atribuye a la autoridad de tráfico la facultad de adoptar medidas especiales de regulación del tráfico cuando lo aconsejen razones de seguridad o fluidez de la circulación o medio ambientales. Los artículos 37 y 39, entre otros, del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, concretan algunas de estas medidas y regulan el procedimiento para su adopción.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) compete a la directora de Tráfico adoptar las citadas medidas, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado B.1g) del anexo del Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, por el que se transfiere a la Comunidad Autónoma del País Vasco la ejecución de la legislación estatal sobre tráfico y circulación de vehículos, y el artículo 17.3.d) del Decreto 6/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Seguridad.

La presente resolución tiene por objeto establecer medidas especiales de regulación del tráfico para determinados vehículos o conjunto de vehículos en aquellas fechas en que se pueda afectar a la seguridad vial, la movilidad y la fluidez de la circulación. La elección de dichas fechas se ha realizado atendiendo a diversos factores como son el calendario de festividades de la CAPV, fines de semana, periodos coincidentes con el inicio o fin de las vacaciones estacionales, puentes festivos u otras circunstancias que puedan afectar a las condiciones de circulación. Por todo lo anterior, resuelvo:

Primero. *Restricciones a la circulación.*

Durante el año 2022 se establecen en la CAPV las restricciones de circulación que a continuación se relacionan:

1. Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 55 y en el anexo II del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, los responsables Territoriales de Tráfico no autorizarán ni informarán favorablemente prueba deportiva alguna, así como cualquier otro evento de carácter competitivo o no, cuando implique ocupación de

calzada o arcenes, en las vías públicas interurbanas, durante los días y las horas que se indican en el anexo I de esta resolución.

Como excepción, se podrán autorizar las siguientes pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos:

– Las de carácter internacional organizadas por la Unión Ciclista Internacional (UCI) u organismo supranacional similar;

– Aquellas en las que concurran las dos siguientes circunstancias: que no afecten a vías de mayor intensidad de vehículos debido a operaciones salida/retorno, y que haya disponibilidad de agentes para su cobertura;

– Las que coincidan con procesos electorales, siempre que se garantice el ejercicio del derecho al voto facilitando el acceso a los colegios electorales, y cuando existan agentes suficientes para su cobertura.

2. Vehículos que transportan mercancías peligrosas.

2.1 Se prohíbe la circulación por todas las vías públicas de la CAPV, en todos los sentidos de circulación, los días y horas que se citan a continuación, a los vehículos que deban llevar los paneles naranjas de señalización de peligro reglamentarios conforme al Acuerdo sobre Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR):

– Los domingos y días festivos (en toda la CAPV) desde las 8:00 horas hasta las 24:00 horas, y,

– Las vísperas de los días festivos (en toda la CAPV), que no sean sábados, desde las 16:00 horas hasta las 24:00 horas.

Asimismo, los citados vehículos estarán sujetos a las restricciones a la circulación recogidas en el anexo II de esta resolución, salvo que resulten ser fechas coincidentes con domingos, festivos y vísperas de festivo que no sean sábado.

2.2 Están exentos de las prohibiciones establecidas en el punto anterior, los vehículos que transportan las materias a que se hace referencia en el anexo III de esta resolución en las condiciones que en el mismo se determinan.

2.3 Itinerarios a utilizar por los vehículos que transporten mercancías peligrosas. De acuerdo con el artículo 5 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español y el Acuerdo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar en su recorrido los itinerarios que se indican a continuación:

A) En desplazamientos para distribución y reparto a sus destinatarios finales o consumidores: Se utilizará el itinerario más idóneo, tanto en relación con la seguridad vial como con la fluidez del tráfico, recorriendo la mínima distancia posible a lo largo de carreteras convencionales hasta el punto de entrega de la mercancía.

Deberán utilizarse inexcusablemente las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones si las hubiere, y en caso de existir más de una se utilizará la más exterior a la población, pudiendo entrar en el núcleo urbano únicamente para realizar las operaciones de carga y descarga, y siempre por el acceso más próximo al punto de entrega salvo por causas justificadas de causa mayor.

B) Otro tipo de desplazamientos: Si los puntos de origen y destino del desplazamiento se encuentran incluidos dentro de la RIMP –Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas– que figura en el anexo V de esta resolución, los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán utilizarlos obligatoriamente en su recorrido.

Si el punto de origen o destino del desplazamiento, o ambos, quedan fuera de la RIMP, los desplazamientos deberán realizarse por aquellas carreteras convencionales que permitan acceder a dicha red por la entrada más próxima en el sentido de la marcha, con objeto de garantizar que el recorrido por vías de calzada única sea el más corto posible. Por esta misma razón, se abandonará la RIMP por la salida más próxima en el sentido de la marcha al punto de destino de la mercancía.

El tránsito por vías distintas de las aquí señaladas requerirá autorización especial que será emitida conforme a lo dispuesto en el apartado Segundo de esta resolución.

Se permitirá abandonar la RIMP para los desplazamientos cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor, para efectuar los descansos diario o semanal, o para la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo o para acceder a la base de la empresa transportista, siempre y cuando se cumplan las condiciones de seguridad y protección especificadas en el ADR. En estos supuestos el abandono de la RIMP se realizará por la salida más próxima al lugar al que se dirija el conductor.

2.4 Lo dispuesto en los puntos anteriores no será de aplicación cuando el transporte de mercancías peligrosas se realice de acuerdo con alguna de las exenciones recogidas en el ADR por razón del cargamento, cantidad o tipo de transporte.

3. Vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de más de 7.500 Kg. de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima de conjunto (MMC).

3.1 Se prohíbe la circulación a los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 7.500 Kg. de MMA o MMC por las vías públicas de la CAPV durante los días y horas que se indican en el anexo II.

3.2 La anterior prohibición no se aplicará a la circulación de vehículos que transporten materias a las que se hace referencia en el anexo IV de esta resolución.

4. Vehículos que precisan autorización complementaria de circulación (por sus características técnicas o por la carga que transportan) y vehículos especiales que no precisan autorización complementaria.

4.1 Se prohíbe la circulación por las vías públicas a los vehículos que, por sus características técnicas o por la carga que transportan requieran para circular una autorización complementaria de circulación por exceder las masas o dimensiones máximas legalmente establecidas durante los siguientes días y horas (artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 diciembre):

– Los domingos y días festivos (en toda la CAPV) desde las 8:00 horas hasta las 24:00 horas, y,

– Las vísperas de los días festivos (en toda la CAPV), que no sean sábados, desde las 16:00 horas hasta las 24:00 horas.

Asimismo, los citados vehículos estarán sujetos a las restricciones a la circulación recogidas en el anexo II de esta resolución, salvo que resulten ser fechas coincidentes con domingos, festivos y vísperas de festivos que no sean sábados.

4.2 A los vehículos especiales de obras, servicios o maquinaría agrícola, sin autorización complementaria de circulación, les será aplicable las restricciones recogidas en el anexo II de esta resolución.

4.3 Sin embargo, estas restricciones no serán de aplicación a los vehículos que transporte las materias o realicen las funciones a las que se hace referencia en el anexo IV.

5. Restricciones complementarias.

5.1. En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, de conformidad con lo establecido en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, serán los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

5.2 Además, cuando concurran fenómenos meteorológicos adversos (nieve, hielo, baja visibilidad por niebla o viento fuerte…), sin perjuicio de las restricciones a la circulación que puedan establecerse a determinados vehículos, los camiones con MMA superior a 3.500 Kg., los autobuses, los autobuses articulados y los conjuntos de vehículos circularán obligatoriamente por el carril derecho de la vía, y no podrán adelantar ni rebasar a otros vehículos que circulen a menor velocidad, de acuerdo con lo previsto en los artículos 37 y 39 mencionados en el párrafo anterior.

6. Restricciones a la ejecución de obras.

Por las características especiales del tráfico y durante el desarrollo de movimientos masivos de vehículos y en aras a mejorar la seguridad vial y la fluidez del tráfico, la Dirección de Tráfico y los organismos titulares de las vías afectadas se coordinarán a los efectos de lo previsto en el anexo VI.

No obstante, el órgano titular de la vía comunicará con la suficiente antelación al Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi aquellas obras que, de manera motivada y por razones perentorias, hayan de ser realizadas en fechas y días recogidas en el anexo VI.

Segundo. *Autorizaciones especiales.*

Se podrán conceder autorizaciones especiales de carácter temporal, o para un solo viaje, para circular por las vías y periodos restringidos en esta resolución cuando se considere necesaria la realización de servicios indispensables debidamente justificados, de acuerdo con lo establecido en el artículo 39.5 del Reglamento General de Circulación.

En estas autorizaciones especiales constarán la matrícula y las características principales del vehículo, la mercancía transportada, las vías afectadas y las condiciones del transporte.

Corresponde a los responsables Territoriales de Tráfico el ejercicio de las facultades relativas al otorgamiento de las autorizaciones especiales por delegación de la directora de Tráfico.

Tercero. *Sanciones y medidas cautelares.*

El incumplimiento de las medidas de regulación contenidas en la presente resolución, se sancionarán, en su caso, con arreglo a lo prevenido en el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Asimismo, los agentes de la autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico podrán proceder a la retirada y depósito del vehículo en el lugar que se designe. Esas medidas podrán establecerse cuando la circulación del vehículo cause riesgo o perturbaciones graves al normal desarrollo del tráfico rodado, de conformidad con el artículo 105 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Cuarto. *Levantamiento excepcional de restricciones a la circulación.*

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco podrá permitir la circulación a los vehículos afectados por las restricciones establecidas en esta resolución. Esa medida se dictará con carácter excepcional en función de las condiciones en que se esté desarrollando la circulación y, en consecuencia, se darán las instrucciones oportunas a la Ertzaintza.

Asimismo, esta medida se publicará en la web de la Dirección de Tráfico y se pondrá en conocimiento de las principales asociaciones de transportistas o equivalentes.

Disposición final única. *Entrada en vigor y periodo de vigencia.*

Esta resolución entrará en vigor a los ocho días hábiles de su publicación en el Boletín Oficial del Estado y tendrá vigencia durante todo el año 2022. No obstante, se prorrogará hasta la entrada en vigor de la resolución por la que se establezcan medidas especiales de regulación del tráfico para el año 2023, con excepción de las restricciones por fechas concretas de los anexos I y II.

ANEXO I

Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos

Los días en que tengan lugar procesos electorales, referendos, plebiscitos o cualquier otro tipo de consultas populares, desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas, y los siguientes días:

Día	Horas	Territorios
5 de enero.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.

Día	Horas	Territorios
6 de enero.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
13 de abril.	00:00 – 15:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa
14 de abril.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
18 de abril.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
26 de mayo.	00:00 – 24:00	Gipuzkoa.
6 de junio.	00:00 – 24:00	Gipuzkoa.
24 de junio.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia,
25 de junio.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia.
1 de julio.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
2 de julio.	00:00 – 15:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
14 de julio.	00:00 – 24:00	Gipuzkoa.
22 de julio.	15:00 – 24:00	Bizkaia.
25 de julio.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
29 de julio.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
30 de julio.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
31 de julio.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
1 de agosto.	00:00 – 24:00	Araba, Gipuzkoa.
12 de agosto.	15:00 – 24:00	Bizkaia.
13 de agosto.	15:00 – 24:00	Gipuzkoa.
14 de agosto.	00:00 – 24:00	Gipuzkoa.
15 de agosto.	00:00 – 24:00	Gipuzkoa.
27 de agosto.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
28 de agosto.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
31 de agosto.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
2 de septiembre.	15:00 – 24:00	Bizkaia.
6 de septiembre.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
12 de octubre.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
28 de octubre.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
29 de octubre.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
1 de noviembre.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
11 de noviembre.	00:00 – 24:00	Gipuzkoa.
2 de diciembre.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
3 de diciembre.	00:00 – 15:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
6 de diciembre.	15:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
8 de diciembre.	00:00 – 24:00 15:00 – 24:00	Bizkaia, Gipuzkoa. Araba.
24 de diciembre.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
25 de diciembre.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
31 de diciembre.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.
1 de enero de 2023.	00:00 – 24:00	Araba, Bizkaia, Gipuzkoa.

ANEXO II

Mercancías general y mercancías peligrosas

La circulación de los vehículos de más de 7.500 Kg. de MMA por las vías públicas de la CAPV se realizará con adecuación a las siguientes restricciones.

1.º Periodo estival.

Se prohíbe la circulación de los vehículos de más de 7.500 Kg. de MMA entre el 4 de junio al 4 de septiembre:

a) Los sábados, domingos y festivos desde las 11:00 horas hasta las 14:00 horas por las siguientes vías:

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
A-8	Autopista del Cantábrico.	119,5	139,21 Cantabria	Cantabria.
A-1	Madrid-Irún.	352 Enlace N-622	336 Treviño	Burgos.
A-1	Madrid-Irún.	329 Treviño	321 Burgos	Burgos.

b) Los domingos y festivos desde las 16:00 horas hasta las 21:00 horas por las siguientes vías:

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
A-8	Autopista del Cantábrico.	139,21 Cantabria	119,5	Bilbao.
A-1	Madrid-Irún.	321 Burgos	329 Treviño	Vitoria-Gasteiz.
A-1	Madrid-Irún.	336 Treviño	352 Enlace N-622	Vitoria-Gasteiz.

2.º Fechas específicas.

Se prohíbe la circulación a los vehículos de más de 7.500 Kg. de MMA por las vías que se citan a continuación en las fechas y horarios que se indican:

1. Desde las 17:00 hasta las 21:00 horas los siguientes días: 24 de junio, 22 de julio, 2 de septiembre, 12 y 28 de octubre y 5 de enero de 2023.

Desde las 11:00 hasta las 14:00 horas los siguientes días: 25 de junio, 12 y 29 de octubre, 3 de diciembre y 6 de enero de 2023.

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
A-8	Autopista del Cantábrico.	119,5	139,21 Cantabria	Cantabria.
N-634	Donostia-San Sebastián/ Santander.	107	136,140 Cantabria	Cantabria.

2. Desde las 16:00 hasta 21:00 horas los siguientes días: 6 de septiembre, 1 de noviembre, 8 y 25 de diciembre, y 1 y 8 de enero de 2023.

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
A-8	Autopista del Cantábrico.	139,21 Cantabria	119,5	Bilbao.
N-634	Donostia-San Sebastián/ Santander.	136,140 Cantabria	107	Bilbao.

3. Desde las 17:00 hasta 21:00 horas los siguientes días: 13 de abril.

Desde las 10:00 hasta 15:00 horas los siguientes días: 14 de abril.

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
A-8	Autopista del Cantábrico.	119,5	139,21 Cantabria	Cantabria.
N-634	Donostia-San Sebastián/ Santander.	107	136,140 Cantabria	Cantabria.
AP-1	Burgos-Cantábrico.	83,20	77,20	Burgos.
A-1	Madrid-Irún.	352 Enlace N-622	336 Treviño	Burgos.
A-1	Madrid-Irún.	329 Treviño	321 Burgos	Burgos.
N-240	Tarragona-Bilbao por Barazar.	55,77 Bizkaia	23,08 Bizkaia	Vitoria-Gasteiz.
N-240	Tarragona-Bilbao por Barazar.	23,08 Araba	4,9 Araba	Vitoria-Gasteiz.

4. Desde las 17:00 hasta 21:00 horas los siguientes días: 30 de julio.

Desde las 10:00 hasta 15:00 horas los siguientes días: 31 de julio.

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
A-8	Autopista del Cantábrico.	119,5	139,21 Cantabria	Cantabria.
N-634	Donostia-San Sebastián/ Santander.	107	136,140 Cantabria	Cantabria.
AP-1	Burgos-Cantábrico.	83,20	77,20	Burgos.
A-1	Madrid-Irún.	352 Enlace N-622	336 Treviño	Burgos.

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
A-1	Madrid-Irún.	329 Treviño	321 Burgos	Burgos.
N-240	Tarragona-Bilbao por Barazar.	55,77 Bizkaia	23,08 Bizkaia	Vitoria-Gasteiz.
N-240	Tarragona-Bilbao por Barazar.	23,08 Araba	10 Araba	Vitoria-Gasteiz.
N-622	Autovía Altube/Vitoria-Gasteiz.	7,6	4,5	Vitoria-Gasteiz.

5. Desde las 16:00 hasta 21:00 horas los siguientes días: 18 de abril.

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
A-8	Autopista del Cantábrico.	139,21 Cantabria	119,5	Bilbao.
N-634	Donostia-San Sebastián/ Santander.	136,140 Cantabria	107	Bilbao.
AP-1	Burgos-Cantábrico.	77,20	83,20	Vitoria-Gasteiz.
A-1	Madrid-Irún.	336 Treviño	352 Enlace N-622	Vitoria-Gasteiz.
A-1	Madrid-Irún.	321 Burgos	329 Treviño	Vitoria-Gasteiz.
N-240	Tarragona-Bilbao por Barazar.	23,08 Bizkaia	55,77 Bizkaia	Bilbao.
N-240	Tarragona-Bilbao por Barazar.	4,9 Araba	23,08 Araba	Bilbao.

6. Desde las 22:00 horas de la víspera hasta las 22:00 horas de los siguientes días: 18 de abril, 26 de mayo, 6 de junio, 14 de julio y 11 de noviembre.

Esta restricción sólo afecta al transporte transfronterizo.

Vía	Denominación	P.k. inicio	P.k. final	Sentido
AP-8	Autopista del Cantábrico.	100 Amorebieta	0 Frontera Francia	Behobia.
GI-20	Variante de Donostia-San Sebastián.	15,572 Enlace AP-8 Aritzeta	0 Enlace AP-8 Errenteria	Francia.
A-15	Autovía Navarra-Gipuzkoa.	139,7 Navarra	156,560 Enlace N-I	Andoain.
AP-1	Autopista Vitoria/Gasteiz-Eibar.	102,700 Peaje Etxebarri-Ibiña	146,150 Enlace Maltzaga con AP-8	Irún.
A-1	Madrid-Irún.	321,4 Burgos	329 Treviño	Vitoria-Gasteiz.
A-1	Madrid-Irún.	336 Treviño	352 Enlace N-622	Vitoria-Gasteiz.
N-I	Madrid-Irún.	405,450 Navarra (Etxegarate)	454,470 Enlace AP-8/AP-1 Lasarte-Oria	Francia.
GI-636	Errenteria-Irún (antigua N-I).	0 Enlace GI-20 Pasaia	17,235 Behobia	Francia.
GI-11	Lasarte/Donostia-San Sebastián (antigua N-I).	0 Enlace N-I	2,523 Enlace GI-20	Donostia-San Sebastián.
N-121A	Behobia-Navarra.	68,460 Navarra	75,020 Behobia	Francia.

ANEXO III

Mercancías peligrosas

1. De modo permanente sin necesidad de solicitar exención:

Mercancías	Condiciones de transporte
– Gases licuados de uso doméstico, embotellado o en cisternas, bien para su transporte a puntos de distribución o para reparto a consumidores.	– Las previstas en el ADR.

Mercancías	Condiciones de transporte
– Materias destinadas al aprovisionamiento de estaciones de servicio.	– Las previstas en el ADR.
– Combustibles destinados a centros de consumo propio para el aprovisionamiento de vehículos de transporte por carretera.	– Las previstas en el ADR.
– Combustibles para abastecimiento al transporte ferroviario.	– Las previstas en el ADR.
– Combustibles con destino a puertos y aeropuertos con la finalidad de abastecer buques y aeronaves.	– Las previstas en el ADR.
– Gasóleos de calefacción para uso doméstico.	– Las previstas en el ADR.
– Gases necesarios para el funcionamiento de Centros Sanitarios y gases sanitarios transportados a particulares para asistencia sanitaria domiciliaria, así como el suministro a almacenes de distribución para los mismos fines, siempre que se acredite que se transportan a estos destinos.	– Las previstas en el ADR.

2. Solicitando y justificando la exención.

Mercancías	Condiciones del transporte
– Productos indispensables para el funcionamiento continúo de Centros Industriales.	– Las previstas en el ADR y las que sean impuestas en la autorización.
– Productos con origen o destino en Centros Sanitarios no contemplados en el apartado 1.º	– Las previstas en el ADR y las que sean impuestas en la autorización
– Transporte de mercancías peligrosas hacia o desde los puertos marítimos y aeropuertos cuando inevitablemente tengan que circular en las fechas objeto de prohibición.	– Las previstas en el ADR y las que sean impuestas en la autorización.
– Material de pirotecnia.	– Las que sean impuestas en la autorización.
– Otras materias que por circunstancias de carácter excepcional se considere indispensable sean transportadas.	– Las que sean impuestas en la autorización.

ANEXO IV

Mercancías en general

De modo permanente sin necesidad de solicitar exención:

– Transporte de animales vivos.

– Vehículos en carga para la instalación de ferias, exposiciones y espectáculos, manifestaciones deportivas, culturales, educativas o políticas.

– Transporte exclusivo de prensa.

– Transporte de correo y telégrafos.

– Transporte de unidades móviles de medios de comunicación audiovisual.

– Vehículos especialmente construidos para la venta ambulante de los productos transportados.

– Vehículos de atención de emergencias.

– Vehículos en vacío, relacionados con los transportes mencionados anteriormente.

– Grúas de servicio de auxilio en carretera (señal V-24) exclusivamente para el acceso desde su base al lugar del suceso o el traslado del vehículo accidentado o averiado al lugar donde deba quedar depositado y regreso a la base en vacío.

– Vehículos de apoyo o de transporte de material necesario para realizar labores de reparación en instalaciones básicas de servicios de primera necesidad (tendido eléctrico, gas, agua, telefonía, fibra óptica para comunicaciones).

– Vehículos que transporten fundentes para el mantenimiento de la vialidad de las carreteras en periodo invernal.

– Maquinaria de servicios automotriz y grúas de elevación en casos de urgente e inmediata presencia en el lugar del suceso cuando el servicio esté vinculado a una autorización complementaria de circulación, debiendo cumplir la obligación de aviso contemplada en el condicionado de dichas autorizaciones.

– Transporte de mercancías perecederas a temperatura regulada, conforme Anejo 3 del Acuerdo internacional sobre el transporte de mercancías perecederas (ATP) así como las frutas y verduras frescas, en vehículos que satisfagan las definiciones y normas expresadas en el anejo 1 del ATP. En todo caso, la mercancía perecedera deberá suponer al menos la

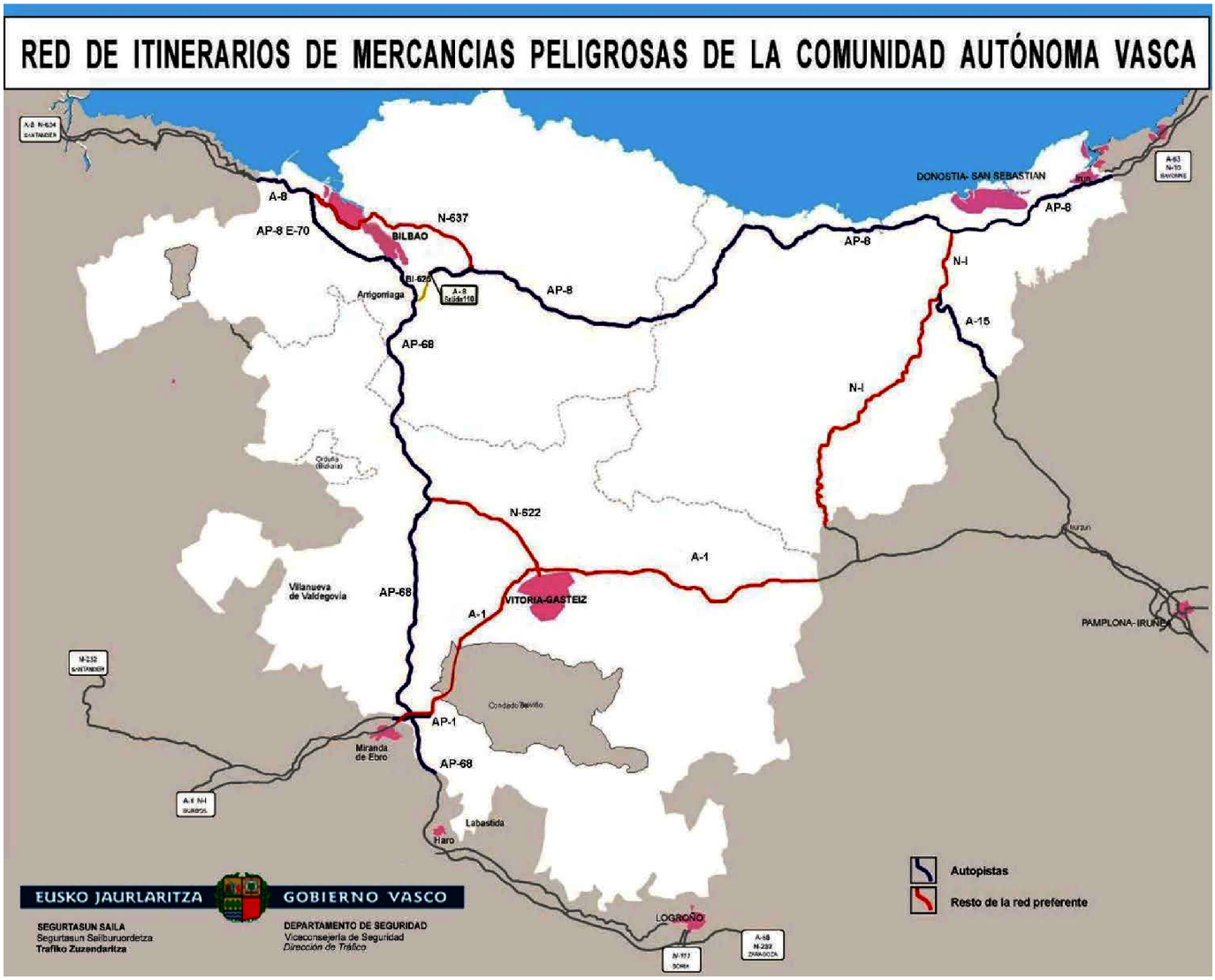
mitad de la capacidad de carga útil del vehículo u ocupar la mitad del volumen de carga útil del vehículo.

ANEXO V

Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP)

Transporte de mercancías peligrosas en general

Vía	Recorrido
AP-8	P.k. 0 (Behobia)/P.k. 110 (enlace BI-625).
A-8	P.k. 114 (enlace AP-68)/P.k. 115 (Miraflores).
AP-8 (VSM)	P.k. 115 (enlace A-8 Miraflores)/P.k. 129 (Ugaldebieta).
A-8	P.k. 122 (enlace N-637 Rontegi)/P.k. 139 (Cantabria).
N-637	P.k. 8 (enlace A-8 Barakaldo)/P.k. 28,8 (enlace AP-8 Erletxes).
AP-68	P.k. 0 (enlace A-8)/P.k. 77,7 (La Rioja).
BI-625	P.k. 382,6 (enlace AP-68)/P.k. 386,6 (enlace AP-8).
N-622	P.k. 4 (Vitoria-Gasteiz)/P.k. 23 (enlace AP-68 Altube).
AP-1	P.k. 77 (Burgos)/P.k. 83 (enlace N-1 Armiñón).
A-1	P.k. 321 (Burgos)/P.k. 329 (Límite Treviño, Armiñón).
A-1	P.k. 336 (Límite Treviño, Iruña de Oca)/ P.k. 391 (Navarra).
N-I/A-1	P.k. 405,5 (Navarra, Etzegarate)/P.k. 454,470 (enlace AP-8).
A-15	P.k. 139,8 (Navarra, Berastegi/P.k. 156,56 (enlace N-I Andoain).



ANEXO VI

Interrupción de obras en carretera con motivo de las características especiales del tráfico durante el año 2021

Con motivo de desplazamientos masivos de vehículos y operaciones de tráfico previstas para el año 2021, la Dirección de Tráfico y los Organismos titulares de carreteras se coordinarán para lo siguiente:

A. Suspensión de obras que afecten a la plataforma de circulación y zona de influencia.

Desde		Hasta	
Día	Hora	Día	Hora
13 de abril.	15:00	14 de abril.	24:00
18 de abril.	08:00	18 de abril.	24:00
24 de junio.	15:00	25 de junio.	24:00
29 de julio.	15:00	30 de julio.	24:00
12 de octubre.	08:00	12 de octubre.	24:00
28 de octubre.	15:00	1 de noviembre.	24.00
2 de diciembre.	15:00	6 de diciembre.	24.00

Desde		Hasta	
Día	**Hora**	**Día**	**Hora**
8 de diciembre.	08:00	8 de diciembre.	24:00

B. Suspensión de obras que afecten a la plataforma de circulación:

B.1 Fines de semana de verano desde el 1 de julio hasta el 4 de septiembre:

Desde las 15:00 horas del viernes hasta las 24.00 horas del domingo.

B.2 Resto de fines de semana:

Desde las 15:00 horas del viernes hasta las 24:00 horas del domingo, salvo comunicación expresa de los Organismos titulares de carreteras por motivos justificados.

§ 10

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 138, de 8 de junio de 2009
Última modificación: 25 de febrero de 2021
Referencia: BOE-A-2009-9481

El texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, fue desarrollo por el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. Las múltiples modificaciones parciales que ha sufrido el citado Reglamento, como por ejemplo la última realizada mediante el Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, que la adaptó al sistema del permiso y licencia de conducción por puntos, hace necesario dictar un nuevo Reglamento General de Conductores que sustituya al vigente y que facilite su conocimiento y aplicación.

Por otra parte, la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el Permiso de Conducción, en aras de una mayor claridad, ha procedido a refundir las distintas modificaciones de la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el Permiso de Conducción, que a su vez fue incorporada a nuestro derecho interno a través del vigente Reglamento General de Conductores.

La Directiva 2006/126/CE, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 30 de diciembre de 2006, señala como uno de sus primordiales objetivos profundizar en su afán armonizador de las normas sobre el permiso de conducción, perseguido ya, aunque más tímidamente, por la Directiva 91/439/CEE, de 29 de julio. Pese a los avances conseguidos desde entonces, subsisten diferencias significativas entre los Estados miembros, particularmente las relativas a la periodicidad en la renovación de los permisos de conducción, las subcategorías de vehículos o el modelo comunitario de permiso. En este último punto, hay que tener en cuenta que actualmente coexisten más de 110 modelos y es preciso establecer definitivamente un modelo único, todo ello como elemento indispensable de la política común que contribuya a aumentar la seguridad de la circulación vial facilitando, además, la libre circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro distinto de aquel que ha expedido el permiso.

Es, por tanto, objeto de este reglamento, por una parte, hacer un desarrollo actualizado de los artículos 5 párrafos a), b) y h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, tras su última modificación por la Ley 17/2005, de 19 de julio, y de parte de su Título IV, «De las autorizaciones administrativas», en concreto de los artículos 59, 60, 63, 64, 65 y 67 y, por otra, transponer a la normativa española la Directiva 2006/126/CE, de 20 de diciembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, en una manifiesta voluntad de asumir con celeridad los principios que la inspiran.

Son novedades y objetivos de la citada Directiva y, por lo tanto, de este reglamento:

El reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros, señalando períodos de vigencia más uniformes, diez años para las categorías AM, A1, A2, A, B y B+E y cinco años para las que autorizan a conducir camiones y autobuses, así como para el BTP, permiso válido sólo en el ámbito nacional que se incluye por vez primera y autoriza a conducir taxis y vehículos prioritarios y vehículos de transporte escolar de hasta 9 plazas.

Así como el establecimiento, por una parte, de un modelo único de permiso de conducción ya que, a partir de la puesta en aplicación de la Directiva y de este reglamento, sólo podrá ser expedido en tarjeta de plástico, de acuerdo con el modelo que se recoge en el anexo I de ambos textos normativos, siendo progresivamente retirados los actualmente admitidos en los distintos Estados.

Y, por otra parte, el establecimiento de una red europea, o registro común de permisos de conducir, que permita a los Estados miembros el necesario intercambio de información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado o anulado.

Destaca la implantación del acceso progresivo como opción para obtener los permisos de conducción de determinados tipos de vehículos, como por ejemplo el de la nueva clase de permiso A2 que autoriza a conducir motocicletas de potencia media.

Igualmente, se prevé la posibilidad de autorizar con el permiso de clase B la conducción de conjuntos de vehículos que excedan de 3500 kg, sin rebasar los 4250 kg, tras la superación de de una prueba de control de aptitudes y comportamientos que podrá ser sustituida por la superación de una formación específica, en los términos que se fijen por Orden del Ministro del Interior.

Asimismo, se crea una nueva categoría de permiso, ésta sí con eficacia en el espacio comunitario, la clase AM, que sustituye a la hasta ahora existente licencia para conducir ciclomotores, estableciendo los quince años como edad mínima para obtenerlo, y los dieciocho años para que autorice a transportar pasajeros.

Novedosa y sin duda importante resulta la inclusión de normas referidas a los examinadores del permiso de conducción, cuya cualificación mínima se recoge en el anexo IV de la Directiva y que también es objeto de una detallada descripción en el anexo VIII del presente reglamento, relativo a las condiciones que debe reunir el personal examinador, requisitos, su cualificación inicial y garantía de calidad.

Se da con ello, por otra parte, cumplimiento a la previsión legal que en la disposición adicional undécima de la Ley 17/2005, de 19 de julio, se hace respecto de la profesionalización, especialización y nivel requerido de formación de los empleados públicos, en particular de aquellos que se ocupan de la realización de las pruebas de aptitud para la obtención de autorizaciones administrativas para conducir, lo cual redundará finalmente en lograr una mejor seguridad vial.

Son, además, nítidamente identificables en este nuevo reglamento otros tres objetivos que le convierten en una norma de fácil manejo y de más segura aplicación.

En primer lugar, pretende armonizar, unificando gran parte de la normativa sobre conductores, en exceso dispersa y, sin duda, prolífica, en un sólo texto, dotando así al sistema de mayor certeza y consecuente seguridad jurídica.

En segundo lugar, se simplifican los procedimientos administrativos de conductores y se eliminan todos aquellos requisitos y exigencias a los ciudadanos no acordes con la normativa actual.

Por último, se elabora el reglamento con una estructura ya ensayada en otros y utilizada igualmente por la Directiva europea sobre el permiso de conducción, haciéndolo más racional. Se descarga de contenido el articulado y se lleva a los ocho anexos de que consta, que podrán ser modificados por Orden, todo aquello que hubiera necesitado en un desarrollo posterior del Real Decreto, de la aprobación de diversas Ordenes Ministeriales, facilitando previsoramente así eventuales modificaciones futuras.

Se estructura en un real decreto con un artículo único por el que se aprueba el presente reglamento, una disposición derogatoria y seis disposiciones finales.

El reglamento se divide en cinco títulos, once disposiciones adicionales, doce disposiciones transitorias y ocho anexos.

El Título I, sobre las autorizaciones administrativas para conducir, recoge las normas generales y condiciones para el otorgamiento, validez, vigencia y prórroga de éstas. Se regulan con especial minuciosidad las causas que pueden dar lugar a la declaración de pérdida de vigencia de tales autorizaciones cuando se constata la pérdida de los requisitos exigidos para su otorgamiento o de la totalidad del crédito de puntos que un conductor tenga asignado.

Regula, además, con suficiente nitidez todo lo relativo a los permisos expedidos en otros Estados miembros de la Unión Europea o que formen parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, con estricta sujeción a las normas comunitarias y a los criterios de la Sentencia del Tribunal de Justicia de las comunidades europeas de 9 de septiembre de 2004, así como los requisitos para la validez en España de los permisos expedidos en terceros países.

Mejora la regulación de la autorización especial para conducir los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas, ajustando ésta a las nuevas disposiciones del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR).

Por otra parte, se suprime la autorización especial para conducir vehículos que realicen transporte escolar o de menores, por cuanto se impone como un requisito que dificulta el acceso a esta actividad pero sin que contribuya a aumentar la seguridad vial con respecto a las demás autorizaciones para conducir.

El Título II, sobre la enseñanza de la conducción y las pruebas de aptitud para obtener las autorizaciones administrativas para conducir, logra una importante clarificación al descargar del articulado todo aquello que, sobre documentación a presentar o incluir en los expedientes, previendo para ello métodos telemáticos, y sobre contenido y forma de realizar las pruebas, tanto las de conocimientos como las de aptitudes y comportamientos, resulta susceptible de ser incluido en los anexos correspondientes.

El Título III, versa sobre los permisos de conducción expedidos por las Fuerzas Armadas y la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil y sobre su canje.

El Título IV, sobre infracciones y sanciones a los preceptos de este reglamento, que se ajustarán en su tramitación y sanción a los preceptos del Título V del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en especial a su artículo 67.

Por último, el Título V se ocupa del Registro de Conductores e Infractores, y prevé, como novedad, que se incluya entre sus datos el crédito de puntos de que dispone un conductor.

Las once disposiciones adicionales regulan distintos aspectos que son necesarios para completar y hacer posible, conforme a la normativa vigente, la aplicación de lo dispuesto en el propio reglamento. Las doce disposiciones transitorias retrasan la aplicación de algunas novedades del mismo o, en su caso, permiten que algunas materias se sigan regulando por la normativa anterior durante un tiempo.

Finalmente, los ocho anexos referidos, respectivamente, al permiso comunitario de conducción; a la licencia de conducción, que ha quedado reducida sólo a dos clases, para vehículos agrícolas y para personas con la movilidad reducida, así como a las otras autorizaciones administrativas para conducir; a la documentación necesaria para obtener las distintas autorizaciones; a las aptitudes psicofísicas que deben reunir los conductores; a las pruebas a realizar para obtener las distintas autorizaciones; a la organización, desarrollo y criterios de calificación de dichas pruebas; a los vehículos a utilizar; y, para terminar, el ya señalado anexo VIII sobre el personal examinador, vienen a hacer de este texto reglamentario un texto de fácil consulta y aplicación sencilla.

Cabe señalar que a través de los Anexos I y VII, se ha procedido a transponer la Directiva 2008/65/CE, de 27 de junio de 2008, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE, sobre el permiso de conducción, respecto al uso de vehículos sin pedal de embrague.

Este reglamento ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.2.e) del Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

Asimismo, ha sido informado por la Agencia Española de Protección de Datos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 b) del Estatuto de la citada Agencia, aprobado por

Real Decreto 428/1993, de 26 de marzo, que establece que informará preceptivamente cualesquiera proyectos de ley o reglamento que incidan en la materia propia de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, con la aprobación previa de la Ministra de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de mayo de 2009,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento General de Conductores.*

Se aprueba el Reglamento General de Conductores, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición derogatoria única. *Derogación Normativa.*

1. Quedan derogados:

a) El Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934.

b) El Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

c) La Orden de 4 de diciembre de 2000, por la que se desarrolla el Capítulo III del Título II del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.

d) La Orden INT/3452/2004, de 14 de octubre, por la que se establece la implantación progresiva del permiso de conducción en formato de tarjeta de plástico.

e) La Orden INT/4151/2004, de 9 de diciembre, por la que se determinan los códigos comunitarios armonizados y los nacionales a consignar en los permisos y licencias de conducción.

2. Se derogan, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este reglamento.

Disposición final primera. *Ejecución y desarrollo del presente reglamento.*

Se faculta al Ministro del Interior, previo informe de los Ministros competentes por razón de la materia, para dictar las disposiciones que requiera el desarrollo, ejecución, aclaración e interpretación del presente reglamento.

Disposición final segunda. *Habilitación para la modificación de los anexos.*

Se faculta al Ministro del Interior, previo informe de los Ministros competentes por razón de la materia, para modificar por Orden los anexos de este reglamento. La modificación del anexo IV se hará por Orden de la Ministra de la Presidencia a propuesta conjunta de los Ministros del Interior y de Sanidad y Política Social.

Disposición final tercera. *Licencia de conducción acompañada.*

El Gobierno podrá regular las condiciones y los requisitos de la licencia de conducción acompañada para realizar el aprendizaje en la conducción.

Disposición final cuarta. *Título competencial.*

Este reglamento se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1 21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final quinta. *Incorporación del derecho comunitario.*

A través del presente reglamento se incorporan al derecho interno la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el Permiso

de Conducción y la Directiva 2008/65/CE, de 27 de junio, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE, sobre el Permiso de Conducción,

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES

TÍTULO I

De las autorizaciones administrativas para conducir

CAPÍTULO I

Del permiso y de la licencia de conducción

Artículo 1. *El permiso y la licencia de conducción.*

1. La conducción de vehículos de motor y ciclomotores por las vías y terrenos a que se refiere el artículo 2 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, exigirá haber obtenido previamente el permiso o la licencia de conducción, sin perjuicio de las habilitaciones complementarias que, además, en su caso, sean necesarias.

2. Los permisos y licencias de conducción son de otorgamiento y contenido reglados y su concesión quedará condicionada a la verificación de que los conductores reúnen los requisitos de aptitud psicofísica y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos exigidos para su obtención que se determinan en este reglamento.

3. Cuando sea necesario, los permisos y licencias de conducción se podrán sustituir provisionalmente por autorizaciones temporales, las cuales surtirán idénticos efectos a los del permiso o licencia de conducción al que sustituyan.

4. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso o de una licencia de conducción expedido por un Estado miembro de la Unión Europea o por un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

En el supuesto de que alguna persona esté en posesión de más de un permiso de conducción, le será retirado el que proceda en función de las circunstancias concurrentes, para su anulación, si está expedido en España, o para su remisión a las autoridades del Estado que lo hubiera expedido.

Artículo 2. *Competencia para expedir los permisos y las licencias de conducción.*

Los permisos y licencias de conducción, así como las autorizaciones administrativas que provisionalmente los sustituyan, serán expedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, con excepción de los que autorizan a conducir vehículos de las Fuerzas Armadas o de la Dirección General de Policía y de la Guardia Civil.

Asimismo, será expedido por las Jefaturas Provinciales de Tráfico el permiso internacional para conducir regulado en la sección 2.ª del capítulo III del título I.

Artículo 3. *Deberes de los titulares de un permiso o de una licencia de conducción.*

1. El titular de un permiso o de una licencia de conducción, así como de cualquier otra autorización o documento que habilite para conducir, deberá hacerlo con sujeción a las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones respecto de las personas, vehículos o de circulación que, en su caso, figuren en el permiso o licencia de conducción, de forma codificada según se determina en el anexo I.

2. El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia de conducción, así como cualquier otro documento o autorización que, de acuerdo con la normativa vigente, necesite para poder conducir. Estos documentos deberán

ser válidos, estar vigentes y se deberán exhibir ante los agentes de la autoridad que lo soliciten.

Artículo 4. *Clases de permiso de conducción y edad requerida para obtenerlo.*

1. Todas las clases de permiso de conducción de las que sea titular una persona deberán constar en un único documento con expresión de las categorías de vehículos cuya conducción autorizan.

2. El permiso de conducción será de las siguientes clases:

Clase de permiso	Vehículos que autoriza a conducir	Edad: años cumplidos	Excepciones
AM	1. Ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros. Podrá estar limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros. 2. Vehículos para personas de movilidad reducida.	15	
A1	1. Motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm^3, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW. 2. Vehículos para personas de movilidad reducida.	16	
A2	Motocicletas con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia.	18	
A	Motocicletas y triciclos de motor.	20	Hasta los 21 años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.
B	1. Automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. 2. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 4.250 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. 3. Triciclos y cuatriciclos de motor. 4. Ciclomotores. 5. Vehículos para personas de movilidad reducida.	18	Hasta los 21 años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW. Se podrán conducir dentro del territorio nacional con el permiso de la clase B, con una antigüedad superior a dos años, automóviles sin remolque impulsados por combustibles alternativos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kg pero que no exceda los 4.250 kg, siempre que la masa que supere los 3.500 kg provenga exclusivamente del exceso de masa del sistema de propulsión respecto al sistema de propulsión de un vehículo de las mismas dimensiones que esté equipado con un motor convencional de combustión interna con encendido por chispa o por compresión, y siempre que no se incremente la capacidad de carga respecto al mismo vehículo (1). Se podrán conducir dentro del territorio nacional con el permiso de la clase B, con una antigüedad superior a tres años, las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1. En el caso de que el permiso de la clase B se encuentre sometido a adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación, se estará a lo dispuesto en el artículo 5.7, segundo párrafo.
B + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.	18	
C1	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y no sobrepase los 7.500 kg, diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	18	
C1 + E	1. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. 2. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.	18	
C	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	21	La edad mínima será de 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.
C + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.	21	La edad mínima será de 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

Clase de permiso	Vehículos que autoriza a conducir	Edad: años cumplidos	Excepciones
D1	Automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de ocho metros. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	21	La edad mínima será 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria, si bien sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
D1 + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.	21	La edad mínima será 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria, si bien solo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
D	Automóviles diseñados y construidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	24	La edad mínima será de 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. La edad mínima será de 21 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km. La edad mínima será de 23 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada. Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir a las siguientes edades: a) 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. b) 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.
D + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.	24	La edad mínima será de 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. La edad mínima será de 21 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km. La edad mínima será de 23 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada. Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir a las siguientes edades: a) 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. b) 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria».

(1) Se consideran combustibles alternativos, los definidos como tales en el anexo IX, sobre «Masas y dimensiones», del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

3. Para la conducción profesional de los vehículos que autoriza a conducir el permiso de las clases C1, C1+E, C, C +E, D1, D1 +E, D o D+E, deberán cumplirse, además de los requisitos exigidos en este artículo, los establecidos en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Artículo 5. *Condiciones de expedición de los permisos de conducción.*

1. La expedición de los permisos de conducción que a continuación se indican estará supeditada a las condiciones siguientes:

a) El permiso de la clase A sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase A2 con, al menos, dos años de antigüedad.

b) El permiso de las clases C1, C, D1 y D sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase B.

c) El permiso de las clases B + E, C1 + E, C + E, D1 + E y D + E sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de las clases B, C1, C, D1 o D, respectivamente.

2. La obtención de los permisos de conducción que a continuación se indican implicará la concesión de los siguientes:

a) La del permiso de la clase A1 implica la concesión del de la clase AM.

b) La del permiso de la clase A2 implica la concesión del de la clase A1.

c) La del permiso de las clases C y D implica la concesión del de las clases C1 y D1, respectivamente.

d) La del permiso de las clases C1 + E, C + E, D1 + E o D + E implica la concesión del de la clase B + E.

e) La del permiso de la clase C + E implica la concesión del de la clase C1 + E.

f) La del permiso de la clase C + E implica la concesión del de la clase D + E cuando su titular posea el de la clase D.

g) **(Suprimida)**

h) La del permiso de la clase D+E implica la concesión del de la clase D1+E.

3. Para obtener el permiso de la clase A2, el aspirante deberá superar las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos que se indican en los artículos 47 a 49.

Esta autorización podrá también obtenerse si el aspirante es titular de permiso de conducción de la clase A1 con una experiencia mínima de dos años en la conducción de las motocicletas que autoriza a conducir dicho permiso, y supera la prueba de control de aptitudes y comportamientos que se indica en el artículo 49.2. Esta prueba podrá sustituirse por la superación de una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

4. Para obtener el permiso de la clase A, el aspirante, además de ser titular de un permiso de conducción de la clase A2 con una experiencia mínima de dos años en la conducción de las motocicletas que autoriza a conducir dicho permiso, deberá superar una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

5. Para conducir un conjunto formado por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, en el caso de que el conjunto así formado exceda de 3.500 kg, será necesario superar la prueba de control de aptitudes y comportamientos que se indica en los artículos 48.2 y 49.2. Esta prueba podrá sustituirse por la superación de una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

6. **(Suprimido)**

7. El permiso de las clases B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E no autoriza a conducir motocicletas con o sin sidecar.

En el supuesto de que el permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, esté sometido a adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación, para poder conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1, deberán hacerse constar previamente por la Jefatura Provincial de Tráfico en el permiso las adaptaciones o restricciones que correspondan.

8. Para conducir vehículos especiales no agrícolas o sus conjuntos cuya velocidad máxima autorizada no exceda de 40 km/h, y su masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg, se requerirá permiso de la clase B. Si excede de cualquiera de estos límites, se requerirá el permiso de conducción que corresponda a su masa máxima autorizada.

Para conducir vehículos especiales no agrícolas o sus conjuntos que transporten personas se requerirá permiso de la clase B cuando el número de personas transportadas, incluido el conductor, no exceda de nueve, de la clase D1 cuando exceda de nueve y no exceda de diecisiete y de la clase D cuando exceda de diecisiete.

9. Los vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos en la reglamentación de vehículos para los vehículos ordinarios, se podrán conducir con el permiso de la clase B, o con la licencia de conducción a que se refiere el artículo 6.1.b).

Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos, que tengan una masa o dimensiones máximas autorizadas superiores a las indicadas en el párrafo anterior o cuya velocidad máxima por construcción exceda de 45 km/h, se requerirá permiso de la clase B en todo caso.

10. **(Suprimido)**

11. **(Suprimido)**

12. Para conducir trolebuses se requerirá el permiso exigido para la conducción de autobuses.

Artículo 6. *Clases de licencia de conducción y edad requerida para obtenerla.*

1. La licencia de conducción, teniendo en cuenta los vehículos cuya conducción autoriza, será de las siguientes clases:

a) Para conducir vehículos para personas de movilidad reducida.

La edad mínima para obtenerla será de catorce años cumplidos. No obstante, hasta los dieciséis años cumplidos no autorizará a transportar pasajeros en el vehículo.

No se exigirá esta licencia a quien sea titular de un permiso de conducción de las clases A1 o B en vigor y en el caso de que su titular obtenga un permiso de alguna de estas clases, la licencia de conducción dejará de ser válida.

b) Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios o cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 45 km/h.

La edad mínima para obtenerla será de dieciséis años cumplidos.

No se exigirá esta licencia a quien sea titular de un permiso de conducción de la clase B en vigor y en el caso de que su titular obtenga un permiso de esta clase, la licencia de conducción dejará de ser válida.

2. Si una persona fuera titular de más de una clase de licencia de conducción, todas ellas deberán constar en un único documento.

Artículo 7. *Requisitos para obtener un permiso o una licencia de conducción.*

1. Para obtener un permiso o una licencia de conducción se requerirá:

a) En el caso de extranjeros, acreditar la situación de residencia normal o estancia por estudios en España de, al menos, seis meses y haber cumplido la edad requerida.

b) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso o licencia de conducción que se posea.

c) Que haya transcurrido el plazo legalmente establecido, una vez declarada la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción del que fuera titular como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados.

d) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas en relación con la clase del permiso o licencia de conducción que se solicite.

e) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las pruebas teóricas y prácticas que, en relación con cada clase de permiso o licencia de conducción, se determinan en el título II.

f) No ser titular de un permiso de conducción expedido en otro Estado miembro de la Unión Europea o en otro Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, ni haber sido restringido, suspendido o anulado en otro Estado miembro el permiso de conducción que poseyese.

2. Los que padezcan enfermedad o deficiencia orgánica o funcional que les incapacite para obtener permiso o licencia de conducción de carácter ordinario podrán obtener un permiso o licencia de conducción extraordinarios sujetos a las condiciones restrictivas que en cada caso procedan.

Artículo 8. *Solicitud del permiso o de la licencia de conducción. Documentación a presentar.*

1. La expedición del permiso o la licencia de conducción, se solicitará de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañando los documentos que se indican en el anexo III.

2. Si el solicitante es titular de un permiso o de una licencia de conducción, ya sea expedido en España, en otro Estado miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, éste perderá su validez cuando su titular obtenga el permiso solicitado. Dicho documento deberá ser entregado en la Jefatura

Provincial de Tráfico con carácter previo a la emisión del permiso y será, en su caso, remitido al Estado que lo hubiera expedido.

Artículo 9. *Modelo del permiso y de la licencia de conducción.*

El permiso y la licencia de conducción se expedirán conforme a los modelos que se recogen en los anexos I y II, respectivamente, y contendrán los datos que en los mismos se indican.

Artículo 10. *Variación de datos.*

Cualquier variación de los datos que figuran en el permiso o licencia de conducción, así como la del domicilio de su titular, deberá ser comunicada por éste dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico.

Artículo 11. *Duplicados.*

1. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico, previa solicitud de los interesados en el modelo oficial suscrito por el interesado, podrán expedir duplicados del permiso o la licencia de conducción en caso de sustracción, extravío o deterioro del original. También deberán expedir duplicados cuando los titulares comuniquen haber variado los datos a que se refiere el artículo anterior.
2. A la solicitud de duplicado se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.
3. El titular de un permiso o licencia de conducción al que se le hubiera expedido duplicado por sustracción o extravío deberá devolver el original de éste, cuando lo encuentre, a la Jefatura Provincial de Tráfico que lo hubiere expedido.
4. La posesión del permiso o licencia original y de un duplicado de éstos dará lugar a la recogida inmediata del original para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico que, de resultar falsa la causa alegada para obtener el duplicado, dará cuenta del hecho a la autoridad judicial por si pudiera ser determinante de responsabilidad penal.

Artículo 12. *Vigencia del permiso y de la licencia de conducción.*

1. El permiso de conducción de las clases C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E tendrá un período de vigencia de cinco años mientras su titular no cumpla los sesenta y cinco años y de tres años a partir de esa edad.
2. El permiso de las clases restantes y la licencia de conducción, cualquiera que sea su clase, tendrán un período de vigencia de diez años mientras su titular no cumpla los sesenta y cinco años y de cinco años a partir de esa edad.
3. El período de vigencia de las diversas clases de permiso y licencia de conducción señalado en los apartados anteriores podrá reducirse si, al tiempo de su concesión o de la prórroga de su vigencia, se comprueba que su titular padece enfermedad o deficiencia que, si bien de momento no impide aquélla, es susceptible de agravarse.
4. El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.
5. La vigencia del permiso y de la licencia de conducción, además, estará condicionada a que su titular no haya perdido totalmente la asignación inicial de puntos.
6. Asimismo, con independencia de lo dispuesto en los apartados anteriores, la vigencia de los permisos y las licencias de conducción estará subordinada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento.

Artículo 13. *Solicitud de prórroga de la vigencia.*

1. La vigencia de los permisos y licencias de conducción podrá ser prorrogada, por los períodos respectivamente señalados en el artículo anterior, por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, previa solicitud de los interesados, en el modelo oficial establecido, y una vez hayan acreditado que conservan las aptitudes psicofísicas exigidas para obtener el permiso o licencia de que se trate.

La prórroga de vigencia de un permiso de conducción de las clases correspondientes al grupo 2, según la clasificación establecida en el artículo 45, implicará la de las autorizaciones del grupo 1 de las que sea titular el interesado, por los plazos que a éstas correspondan.

La solicitud de prórroga de vigencia del permiso o licencia podrá presentarse con una antelación máxima de tres meses a su fecha de caducidad, computándose desde esta última fecha el nuevo período de vigencia de la autorización. En supuestos excepcionales debidamente justificados, se podrá solicitar con una antelación mayor, computándose el nuevo período de vigencia en estos casos desde la fecha en que se haya presentado la solicitud.

2. A la solicitud de modelo oficial, que deberá estar suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

3. El titular de un permiso o licencia de conducción caducados podrá solicitar su prórroga acompañando los documentos a que se refiere el apartado anterior.

4. Los titulares de un permiso o licencia de conducción expedidos en España que en la fecha de vencimiento de su vigencia se encuentren en el extranjero, bien en otro Estado miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo en los que no hayan adquirido la residencia normal, o bien en un país tercero, podrán solicitar la prórroga de su vigencia de cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, en la forma y con los requisitos que se indican en el anexo III.

Artículo 14. *Actuación de la Jefatura Provincial de Tráfico.*

1. Serán competentes para la resolución de este procedimiento las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

2. En todo caso, la privación por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, la declaración de pérdida de vigencia a que se refiere el artículo 37, la intervención, medida cautelar o suspensión del permiso o licencia que se posea, tanto se hayan acordado en vía judicial o administrativa, serán causa para denegar el trámite solicitado, que no procederá hasta que se haya cumplido la pena o sanción, levantado la intervención o medida cautelar, o hayan transcurrido los plazos o acreditado los requisitos legalmente establecidos, según el trámite de que se trate.

CAPÍTULO II

De los permisos de conducción expedidos en otros países

Sección 1.ª De los permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo

Artículo 15. *Validez del permiso de conducción en España.*

1. Los permisos de conducción expedidos en cualquier Estado miembro de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo con arreglo a la normativa comunitaria mantendrán su validez en España, en las condiciones en que hubieran sido expedidos en su lugar de origen, con la salvedad de que la edad requerida para la conducción corresponderá a la exigida para obtener el permiso español equivalente.

2. No obstante, no serán válidos para conducir en España los permisos de conducción expedidos por alguno de dichos Estados que estén restringidos, suspendidos o retirados en cualquiera de ellos o en España.

3. Tampoco serán válidos los permisos de conducción expedidos en cualquiera de esos Estados a quien hubiera sido titular de otro permiso de conducción expedido en alguno de ellos que haya sido retirado, suspendido o declarada su nulidad, lesividad o pérdida de vigencia en España.

4. El titular de un permiso de conducción expedido en uno de estos Estados que haya adquirido su residencia normal en España quedará sometido a las disposiciones españolas relativas a su período de vigencia, de control de sus aptitudes psicofísicas y de asignación de un crédito de puntos.

Cuando se trate de un permiso de conducción no sujeto a un período de vigencia determinado, su titular deberá proceder a su renovación, una vez transcurridos dos años desde que establezca su residencia normal en España, a los efectos de aplicarle los plazos de vigencia previstos en el artículo 12.

Artículo 16. *Inscripción de los permisos de conducción en el Registro de Conductores e Infractores.*

1. Los titulares de permisos de conducción expedidos en cualquiera de estos Estados que hubieran adquirido su residencia normal en España, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, podrán solicitar voluntariamente en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico la anotación de los datos de su permiso en el Registro de conductores e infractores.

2. A la solicitud de inscripción en el modelo oficial, suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

Artículo 17. *Sustitución del permiso en caso de sustracción, extravío o deterioro del original por el correspondiente español.*

1. En caso de sustracción, extravío o deterioro del original, el titular de un permiso de conducción expedido en uno de estos Estados que tenga su residencia normal en España, podrá solicitar la expedición de un duplicado en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, que lo otorgará sobre la base de la información que, en su caso, conste en el Registro de conductores e infractores, completada o suplida, de ser necesario, con un certificado de las autoridades competentes del Estado que haya expedido aquél.

Cuando la causa sea el deterioro del original, el permiso sustituido será retirado por la Jefatura Provincial de Tráfico y remitido a las autoridades competentes del Estado que lo hubiera expedido a través de la oficina diplomática o consular.

A la solicitud de duplicado se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. El titular de un permiso de conducción al que se le hubiera expedido duplicado por sustracción o extravío deberá devolver el original de éste, cuando lo encuentre, a la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiere expedido el duplicado, la cual procederá a devolverlo a las autoridades competentes del Estado que lo haya expedido, a través de la oficina diplomática o consular, indicando los motivos por los que se ha sustituido.

Artículo 18. *Canje del permiso por otro español equivalente.*

1. El titular de un permiso de conducción vigente expedido en cualquiera de estos Estados, que haya establecido su residencia normal en España, podrá solicitar en cualquier momento de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que desee obtenerlo, el canje de su permiso de conducción por otro español equivalente.

A la solicitud en el modelo oficial, suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, después de comprobar, en su caso, la autenticidad, validez y vigencia del permiso presentado, concederá o denegará, según proceda, el canje solicitado.

3. La resolución a que se refiere el apartado anterior, con indicación del Estado que haya expedido el permiso y los datos que figuren en el mismo, se harán constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 19. *Canje de oficio.*

1. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico procederán al canje de oficio de los permisos de conducción expedidos en cualquiera de estos Estados:

a) Cuando, a consecuencia de la aplicación de la normativa española a sus titulares, sea necesario imponer adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación durante la conducción.

b) Cuando su titular haya sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, a los efectos de poder aplicarle

las disposiciones nacionales relativas a la restricción, la suspensión, la retirada o la pérdida de vigencia del permiso de conducción.

c) Cuando sea necesario para poder declarar la nulidad o lesividad del permiso de conducción en cuestión.

2. Para poder efectuar el canje de oficio será necesario que el titular del permiso tenga su residencia normal en España.

3. La resolución que a tales efectos se dicte por la Jefatura Provincial de Tráfico con indicación del Estado que haya expedido el permiso de conducción y los datos que figuren en el mismo, se harán constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 20. *Remisión del permiso canjeado.*

Efectuado el canje del permiso de conducción por otro español equivalente, ya sea de oficio o a solicitud de su titular, se remitirá el permiso canjeado por la Jefatura Provincial de Tráfico a las autoridades competentes del Estado que lo haya expedido, a través de la oficina diplomática o consular, indicando los motivos del canje efectuado.

Sección 2.ª De los permisos expedidos en terceros países

Artículo 21. *Permisos válidos para conducir en España.*

1. Son válidos para conducir en España los siguientes permisos de conducción:

a) Los nacionales de otros países que estén expedidos de conformidad con el anexo 9 del Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, o con el anexo 6 del Convenio Internacional de Viena, de 8 de noviembre de 1968, sobre la circulación vial, o que difieran de dichos modelos únicamente en la adición o supresión de rúbricas no esenciales.

b) Los nacionales de otros países que estén redactados en castellano o vayan acompañados de una traducción oficial. Se entenderá por traducción oficial la realizada por los intérpretes jurados, por los cónsules de España en el extranjero, por los cónsules en España del país que haya expedido el permiso, o por un organismo o entidad autorizados a tal efecto.

c) Los internacionales expedidos en el extranjero de conformidad con el modelo del anexo 10 del Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, o de acuerdo con los modelos del anexo E de la Convención Internacional de París, de 24 de abril de 1926, para la circulación de automóviles, o del anexo 7 del Convenio Internacional de Viena, de 8 de noviembre de 1968, sobre circulación por carretera, si se trata de naciones adheridas a estos Convenios que no hayan suscrito o prestado adhesión al de Ginebra.

d) Los reconocidos en particulares convenios internacionales multilaterales y bilaterales en los que España sea parte y en las condiciones que en ellos se indiquen.

2. La validez de los permisos a que se refiere el apartado anterior estará condicionada a que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que el permiso de conducción se encuentre en vigor.

b) Que su titular tenga la edad requerida en España para la obtención de un permiso español equivalente.

c) Que no haya transcurrido el plazo de seis meses, como máximo, contado desde que su titular adquiera su residencia normal en España, debidamente acreditada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, salvo que, tratándose de los permisos a que se refiere el párrafo d) del apartado anterior, se haya establecido otra norma en el correspondiente convenio.

Si su titular no acreditara la residencia normal en España, aquellos permisos solamente serán válidos para conducir en nuestro país si no han transcurrido más de seis meses desde su entrada en territorio español en situación regular, de acuerdo con lo establecido en la referida Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero.

3. Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el párrafo c) del apartado anterior, los permisos a que se refiere el apartado 1 carecerán de validez para conducir en España y, si sus titulares desean seguir haciéndolo, deberán obtener un permiso de conducción español, previa comprobación de los requisitos y superación de las pruebas correspondientes.

Artículo 22. *Canje de los permisos de conducción por su equivalente español.*

1. Una vez transcurrido el plazo indicado en el párrafo c) del apartado 2 del artículo anterior, el titular del permiso de conducción podrá seguir conduciendo en España previo canje del permiso por su equivalente español en los siguientes supuestos:

a) Cuando se trate de los permisos a que se refiere el apartado 1.párrafo d) del artículo 21 y en el convenio particular esté autorizado su canje, que se realizará de acuerdo con las condiciones que se indiquen en el citado convenio.

b) Cuando se trate de los permisos a que se hace referencia en el apartado 1. párrafos a) y b) del artículo 21, siempre que su titular reúna los siguientes requisitos:

1.º Que supere la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general a que hace referencia el artículo 49.2, que tendrá una duración máxima de 30 minutos.

2.º Que acredite haber estado contratado como conductor profesional, por un tiempo no inferior a seis meses, por empresa o empresas legalmente establecidas o con sucursal en España, las cuales justificarán esta circunstancia aportando, además, los documentos de afiliación y cotización a la Seguridad Social.

La consideración de conductor profesional, a los efectos señalados en el párrafo anterior, se entenderá en los términos previstos en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

3.º Que no esté privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni se halle sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso o licencia de conducción que posea.

2. El titular del permiso de conducción podrá canjearlo por su equivalente español en el momento en que haya adquirido su residencia normal en España, sin tener que esperar a que transcurra el plazo máximo de seis meses a que se refiere el párrafo c) del apartado 2 del artículo anterior.

Artículo 23. *Procedimiento para solicitar el canje de los permisos de conducción por su permiso equivalente español.*

1. El interesado en proceder al canje de su permiso de conducción por su equivalente español deberá dirigir a la Jefatura Provincial del Tráfico que lo desee, su solicitud en el modelo oficial suscrita por el mismo, acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.

2. A fin de comprobar la autenticidad, validez y vigencia del permiso de conducción, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá solicitar los informes que, en atención a las circunstancias, estime procedentes, incluido el certificado emitido por el organismo que lo hubiera expedido, visado y traducido, en su caso, por la correspondiente oficina diplomática o consular, en el que se especifiquen los vehículos cuya conducción autoriza y demás características del permiso.

3. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previos los trámites que estime oportunos, concederá o denegará, según proceda, el canje solicitado, circunstancia que, con indicación del país que haya expedido el permiso, los datos de éste y de su titular, se hará constar en el Registro de conductores e infractores. Si en el convenio que, en su caso, existiera no se dispusiera otra cosa, el permiso de conducción original será devuelto al país de expedición.

4. En el permiso de conducción español expedido como consecuencia del canje, así como en las sucesivas prórrogas de vigencia, duplicados o cualquier otro trámite que se realice con éste, se hará constar la circunstancia de que procede del canje de otro permiso de conducción expedido en un país no comunitario.

Sección 3.ª Permiso de conducción de los diplomáticos acreditados en España

Artículo 24. *Obtención de permiso de conducción español.*

1. Los miembros de las Misiones Diplomáticas, de las Oficinas Consulares y de las organizaciones internacionales con sede u oficina en España de países no comunitarios acreditados en España, así como sus ascendientes, descendientes y cónyuge, siempre que sean titulares de un permiso de conducción equivalente, podrán obtener cualquiera de los permisos enumerados en el artículo 4 sin necesidad de abonar tasas ni realizar las correspondientes pruebas de aptitud para verificar sus conocimientos teóricos y prácticos, a condición de reciprocidad.

2. A la solicitud, que se dirigirá al Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, se acompañarán los documentos indicados en el anexo III. Este Departamento, una vez comprobado que concurren los requisitos exigidos, la remitirá a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid para su tramitación, en unión de la documentación requerida.

CAPÍTULO III

Otras autorizaciones administrativas para conducir

Sección 1.ª De la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

Artículo 25. *Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.*

1. Para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, cuando así lo requieran las disposiciones del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, se exigirá una autorización administrativa especial que habilite para ello.

2. Dicha autorización especial, que por sí sola no autoriza a conducir si no va acompañada del permiso de conducción ordinario en vigor requerido para el vehículo de que se trate, deberá llevarla consigo su titular, en unión del correspondiente permiso de conducción, y exhibirla ante la autoridad o sus agentes cuando lo soliciten.

Artículo 26. *Requisitos para su obtención.*

Para obtener la autorización especial deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) Estar en posesión, con una antigüedad mínima de un año, del permiso de conducción ordinario en vigor de la clase B, al menos.

b) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación inicial básico como conductor para el transporte de mercancías peligrosas en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico.

c) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.

d) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que se posea.

e) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener permiso de conducción de las clases señaladas en el artículo 45.1.b).

f) Tener la residencia normal en España.

Artículo 27. *Solicitud de la autorización especial y documentación a presentar.*

1. La expedición de la autorización especial se solicitará de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.

2. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previas las actuaciones que en cada caso procedan y superadas las pruebas y ejercicios que correspondan,

concederá o denegará lo solicitado, circunstancia que se hará constar en el Registro de conductores e infractores.

3. La autorización especial se expedirá conforme al modelo que se recoge en el anexo II.

Artículo 28. *Vigencia de la autorización especial y prórroga de la misma.*

1. La autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas tendrá un período de vigencia de cinco años.

2. La vigencia de esta autorización especial podrá ser prorrogada por nuevos períodos de cinco años, en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, previa solicitud en el modelo oficial suscrito por el interesado, a la que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

3. Para prorrogar la vigencia de la autorización su titular deberá reunir los siguientes requisitos:

a) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea.

b) Haber realizado con aprovechamiento un curso de reciclaje básico o, en su lugar, a elección de su titular, un curso de formación inicial básico.

Si además se quiere prorrogar la vigencia de la ampliación de la autorización se deberá realizar un curso de reciclaje de especialización o, en su lugar, a elección de su titular, un curso de formación inicial de especialización.

c) Superar las pruebas correspondientes al curso realizado, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.

4. Cuando se haya realizado el curso y superado las pruebas correspondientes a que se refieren los párrafos b) y c) del apartado anterior dentro los doce meses anteriores a la fecha de caducidad de la autorización, el período de vigencia de la nueva autorización se iniciará a partir de la fecha de caducidad.

En el supuesto de que se haya realizado el curso y superado las pruebas con una antelación superior a la indicada en párrafo anterior, el período de vigencia de la nueva autorización comenzará a partir de la fecha en que se hayan aprobado las correspondientes pruebas para obtener la prórroga.

Artículo 29. *Ampliación de la autorización especial.*

1. La autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas se podrá ampliar, previa solicitud dirigida a la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, al que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. La ampliación tendrá un período máximo de vigencia de cinco años.

Cuando un conductor, estando vigente su autorización, amplíe su alcance a nuevas especialidades, el período de vigencia de la nueva autorización seguirá siendo el de la autorización anterior.

3. Para ampliar la autorización su titular deberá reunir los siguientes requisitos:

a) Tener autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas en vigor.

b) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea.

c) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación inicial de especialización para la materia para la que solicite la ampliación en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.

d) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.

4. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previas las actuaciones que en cada caso procedan y superadas las pruebas y ejercicios que correspondan,

concederá o denegará la ampliación solicitada, circunstancia que se hará constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 30. *Entrega de la autorización original.*

La autorización original deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, al concederse la prórroga o la ampliación solicitada y previamente a la entrega de la nueva autorización.

Sección 2.ª Del permiso internacional para conducir

Artículo 31. *El permiso internacional para conducir.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en el Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, el permiso internacional autoriza para conducir temporalmente por el territorio de todos los Estados contratantes, con excepción del Estado que lo ha expedido.

2. El permiso internacional para conducir, que tendrá una validez de un año, se ajustará al modelo establecido en el Convenio a que se hace referencia en el apartado anterior y que se recoge en el anexo II.

Artículo 32. *Requisitos para obtener el permiso internacional para conducir.*

Para obtener el permiso internacional para conducir se requerirá:

a) Tener la residencia normal en España.

b) Ser titular de un permiso de conducción nacional de igual clase que la del internacional que solicita, válido y en vigor, o de un permiso expedido en otro Estado miembro de la Unión Europea o en otro Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo que previamente ha de ser inscrito en el Registro de conductores e infractores.

c) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso nacional que se posea.

Artículo 33. *Expedición del permiso internacional para conducir.*

La expedición del permiso internacional para conducir se solicitará de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañando a la solicitud los documentos que se indican en el anexo III.

CAPÍTULO IV

De la nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir

Artículo 34. *Declaración de nulidad o lesividad.*

1. Las autorizaciones administrativas para conducir reguladas en este título podrán ser objeto de declaración de nulidad o lesividad cuando concurra alguno de los supuestos previstos en los artículos 62 y 63, respectivamente, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad se ajustará a lo establecido en el capítulo I del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como a la Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en cuanto a la competencia para la revisión de oficio de los actos nulos.

Artículo 35. *Declaración de pérdida de vigencia.*

1. Se declarará la pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas cuyo titular no posea los requisitos para su otorgamiento o haya perdido totalmente su asignación de puntos. La resolución que declare la pérdida de vigencia deberá ser notificada en el plazo máximo de seis meses.

2. La competencia para declarar la pérdida de vigencia corresponde al Jefe Provincial de Tráfico.

Artículo 36. *Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento.*

1. La Jefatura Provincial de Tráfico que tenga conocimiento de la presunta desaparición de alguno de los requisitos que, sobre conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación o aptitudes psicofísicas, se exigían para el otorgamiento de la autorización, previos los informes, asesoramientos o pruebas que, en su caso y en atención a las circunstancias concurrentes, estime oportunos, iniciará el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de ésta.

2. El acuerdo de incoación contendrá una relación detallada de los hechos y circunstancias que induzcan a apreciar, racional y fundadamente, que carece de alguno de los requisitos que se indican en el apartado anterior y, si procediera, se adoptará la medida de suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización a que se refiere el artículo 39.

3. El acuerdo a que se refiere el apartado anterior se notificará por la Jefatura Provincial de Tráfico al titular de la autorización, se le dará vista del expediente en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y se le indicarán los plazos y formas de que dispone para acreditar la existencia del requisito o requisitos exigidos. Contra dicho acuerdo, el titular de la autorización podrá alegar lo que estime pertinente a su defensa o, en su caso, demostrar en tiempo y forma que no carece de tales requisitos.

A) Los plazos para acreditar la existencia de los requisitos exigidos serán los siguientes:

a) Si no se acuerda la suspensión cautelar y la intervención, el plazo será de dos meses. De no acreditarse en el mencionado plazo la existencia del requisito exigido, se acordará la suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización.

b) Si se acuerda la suspensión cautelar y la intervención inmediata, el plazo será el indicado en el párrafo a) anterior o el que reste de vigencia a la autorización administrativa, cuando éste sea mayor.

B) Las formas para acreditar la existencia del requisito o requisitos exigidos serán las siguientes:

a) Si afectara a los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos para conducir, o a otros requisitos, sometiéndose a las pruebas de control de conocimientos o de control de aptitudes y comportamientos que, en virtud de los informes, asesoramientos y pruebas correspondientes, se consideren procedentes, ante la Jefatura Provincial de Tráfico que haya instruido el procedimiento, o aportando, en su caso, las pruebas que a su derecho convenga.

b) Si afectara a los requisitos psicofísicos exigidos para conducir, sometiéndose a las pruebas de aptitud psicofísica que procedan ante los servicios sanitarios competentes y, en su caso, a las de control de aptitudes y comportamientos correspondientes que, si fuera necesario, se realizarán conforme se determina en el artículo 61.3.

4. El titular de la autorización podrá realizar las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos o someterse a las de control de aptitud psicofísica, hasta un máximo de tres ocasiones, dentro de los plazos indicados en el apartado 3.A.

5. Cuando el resultado de las pruebas sea favorable, el Jefe Provincial de Tráfico acordará dejar sin efecto el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia y, en su caso, el levantamiento de la suspensión cautelar y la devolución inmediata de la autorización intervenida.

Cuando el resultado de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos fuera desfavorable en la tercera ocasión en que se realicen, o en alguno de los reconocimientos para explorar las aptitudes psicofísicas se comprobase que el defecto psicofísico es irreversible, cuando el titular de la autorización no se sometiera a las pruebas en los plazos establecidos en el apartado 3.A), o no hubiera acreditado que reúne el requisito correspondiente, el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución motivada acordando la pérdida de vigencia de la autorización administrativa de que se trate.

6. Cuando la carencia del requisito exigido permita conducir con adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación, al titular del permiso o licencia cuya pérdida de vigencia haya sido acordada le podrá ser expedido, previos los trámites y comprobaciones que correspondan, otro permiso o licencia de carácter extraordinario sujeto a las condiciones restrictivas que, en cada caso, procedan.

7. Cuando el procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia o la pérdida de vigencia acordada no afecte a todas las clases de permiso o licencia de conducción, la Jefatura Provincial de Tráfico facilitará al interesado, de oficio, un duplicado o una autorización temporal, según proceda, con las clases no afectadas.

8. El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada podrá obtener otra de nuevo siguiendo el procedimiento y superando las pruebas establecidas, en las que deberá acreditar la concurrencia del requisito cuya falta determinó la extinción de la autorización anterior.

9. La competencia para declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en cuyo territorio se haya detectado la presunta carencia de los requisitos exigidos, sin perjuicio de que pueda delegar esa competencia en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 37. *Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la pérdida total de los puntos asignados.*

1. La Jefatura Provincial de Tráfico, una vez constatada la pérdida por el titular del permiso o de la licencia de conducción de la totalidad de los puntos asignados, iniciará el procedimiento para declarar su pérdida de vigencia mediante acuerdo que contendrá una relación detallada de las resoluciones sancionadoras firmes en vía administrativa que hubieran dado lugar a la pérdida de los puntos, con indicación del número de puntos que a cada una de ellas hubiera correspondido y se le dará vista del expediente al titular de la autorización, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. En dicho acuerdo se concederá al interesado un plazo máximo de diez días para formular las alegaciones que estime conveniente.

2. Transcurrido el plazo indicado en el apartado anterior, el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución declarando la pérdida de vigencia del permiso o de la licencia de conducción, que se notificará al interesado en el plazo de quince días, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 noviembre.

Declarada la pérdida de vigencia, el interesado deberá entregar el permiso o licencia de conducción en la Jefatura Provincial de Tráfico la cual, de no hacerlo, ordenará su retirada por los Agentes de la autoridad.

3. La competencia para declarar la pérdida de vigencia corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia correspondiente al domicilio del titular de la autorización.

Artículo 38. *Requisitos para recuperar el permiso o la licencia de conducción.*

1. El titular de la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por haber perdido la totalidad de los puntos que tuviera asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción, y posterior superación de la prueba de control de conocimientos a que se refiere el artículo 47.2.

2. La prueba podrá realizarse en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, a la que el interesado dirigirá una solicitud en el modelo oficial acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.

3. El titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta que hayan transcurrido seis meses desde la fecha en que le fue notificado el acuerdo de declaración de la pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de tres meses.

Si en los tres años siguientes a la obtención de esa nueva autorización se acordara su pérdida de vigencia por haber perdido otra vez la totalidad del crédito de puntos asignados, el titular de aquélla no podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo de declaración de pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de seis meses.

Se entenderá por conductor profesional, a los efectos de lo previsto en los dos párrafos anteriores, aquel que tenga tal consideración de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional tercera del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

4. El titular de una autorización para conducir que haya perdido su vigencia por haber sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, una vez cumplida la condena y previo cumplimiento de los requisitos exigidos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 39. *Suspensión cautelar de la vigencia del permiso o de la licencia de conducción.*

1. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad o de pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, se acordará la suspensión cautelar de la vigencia de la autorización de que se trate cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico o perjudique notoriamente el interés público.

2. En este caso, el Jefe Provincial de Tráfico acordará, mediante resolución motivada, la intervención inmediata de la autorización, procediendo al mismo tiempo a la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la conducción, siguiéndose en todo caso el procedimiento, requisitos y exigencias de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y solicitando el auxilio de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado cuando fuera necesaria la compulsión sobre las personas.

La intervención se llevará a efecto por el agente de la autoridad correspondiente que procederá a la retirada de la autorización al mismo tiempo que notifica al interesado la resolución en que se haya acordado aquélla.

3. La conducción durante el período de suspensión cautelar de la autorización administrativa será considerada como conducir con la autorización administrativa correspondiente suspendida por sanción.

Artículo 40. *Efectos de la declaración de nulidad, lesividad, pérdida de vigencia o suspensión cautelar del permiso o de la licencia de conducción.*

1. La declaración de nulidad o lesividad, de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento, la suspensión cautelar y, en su caso, la intervención, podrá afectar a una o más clases del permiso o licencia de conducción que posea el titular. En todo caso, en el procedimiento que se instruya deberá indicarse claramente la clase o las clases del permiso o licencia de conducción afectados.

De no afectar a todas ellas, la Jefatura Provincial de Tráfico, de oficio, entregará al interesado un nuevo documento en el que conste la clase o clases del permiso o de la licencia de conducción no afectados.

2. La declaración de nulidad o lesividad, de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento, o la suspensión cautelar y, en su caso, la intervención, llevará consigo la de cualquier otro certificado, autorización administrativa o documento cuyo otorgamiento dependa de la vigencia de la clase o las clases del permiso o licencia de conducción objeto del procedimiento.

3. La declaración de pérdida de vigencia por haber perdido el titular del permiso o de la licencia de conducción la totalidad del crédito de puntos, o por haber sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, afectará a todas las clases del permiso o licencia de conducción de que

sea titular, así como a cualquier otro certificado, autorización administrativa o documento cuyo otorgamiento dependa de la vigencia de la clase o de las clases del permiso o licencia de conducción objeto del procedimiento.

No obstante, una vez obtenido nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, siguiendo el procedimiento establecido en su caso, también se obtendrán de nuevo, siempre que no haya transcurrido el plazo de vigencia otorgado cuando le fueron expedidos, los certificados, autorizaciones administrativas o documentos cuyo otorgamiento dependan de la vigencia de la clase o de las clases del permiso o licencia de conducción recuperados.

TÍTULO II

De la enseñanza de la conducción y de las pruebas de aptitud a realizar para obtener autorizaciones administrativas para conducir

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 41. *De la enseñanza de la conducción.*

1. El aprendizaje de la conducción se realizará en escuelas de conductores autorizadas conforme a la normativa vigente.

2. En ningún caso podrá ser admitido a las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general necesarias para obtener el permiso de conducción quien no haya realizado su formación de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior, salvo que haya sido titular de un permiso de categoría equivalente o superior.

3. Se exceptúa de lo dispuesto en los apartados anteriores al personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención de permisos y licencias de conducción, de acuerdo con lo establecido en el anexo VIII.

4. Asimismo, se podrá realizar el aprendizaje en la conducción mediante la obtención de una licencia de aprendizaje en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

La licencia de aprendizaje podrá otorgarse por una sola vez, siempre que el solicitante designe a la persona que habrá de acompañarle durante el aprendizaje y que estará, en su caso, a cargo del doble mando del vehículo.

Artículo 42. *Objeto de las pruebas de aptitud.*

Todo conductor de vehículos de motor o ciclomotores deberá poseer, para conducir con seguridad, las aptitudes psicofísicas y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan:

a) Manejar adecuadamente el vehículo y sus mandos para no comprometer la seguridad vial y conseguir una utilización responsable del vehículo.

b) Dominar el vehículo con el fin de no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada cuando éstas se presenten.

c) Discernir los peligros originados por la circulación y valorar su gravedad.

d) Observar las disposiciones legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en particular las que tengan por objeto prevenir los accidentes de circulación y garantizar la fluidez y seguridad de la circulación.

e) Tener un conocimiento razonado sobre mecánica y entretenimiento simple de las partes y dispositivos del vehículo que le permitan detectar los defectos técnicos más importantes de éste, en particular los que pongan en peligro la seguridad y de las medidas que se han de tomar para remediarlos debidamente.

f) Tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores con el fin de conservar en todo momento la utilización plena de las aptitudes y capacidades necesarias para conducir con seguridad.

g) Contribuir a la seguridad de todos los usuarios, en particular de los más débiles y los más expuestos al peligro, mediante una actitud respetuosa hacia el prójimo.

h) Contribuir a la conservación del medio ambiente, evitando la contaminación.

i) Auxiliar a las víctimas de accidentes de circulación, prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, tratando de evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y colaborar con la autoridad y sus agentes en el esclarecimiento de los hechos.

Artículo 43. *Pruebas a realizar.*

1. Las pruebas a realizar para obtener autorización administrativa para conducir serán las siguientes:

a) Pruebas de aptitud psicofísica.
b) Pruebas de control de conocimientos.
c) Pruebas de control de aptitudes y comportamientos.

2. Las pruebas de aptitud psicofísica tendrán por objeto dejar constancia de que no existe enfermedad o discapacidad que pueda suponer incapacidad para conducir asociada con:

a) La capacidad visual.
b) La capacidad auditiva.
c) El sistema locomotor.
d) El sistema cardiovascular.
e) Trastornos hematológicos.
f) El sistema renal.
g) El sistema respiratorio.
h) Enfermedades metabólicas y endocrinas.
i) El sistema nervioso y muscular.
j) Trastornos mentales y de conducta.
k) Trastornos relacionados con la adicción a drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.
l) Aptitud perceptivo-motora.
m) Cualquier otra afección no mencionada en los apartados anteriores que pueda suponer una incapacidad para conducir o comprometer la seguridad vial.

3. Las pruebas de control de conocimientos comprenderán:

a) Prueba de control de conocimientos común.
b) Prueba de control de conocimientos específicos.

4. Las pruebas de control de aptitudes y comportamientos comprenderán:

a) Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.
b) Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

5. De las pruebas indicadas en los apartados anteriores, los aspirantes deberán superar, según la clase de permiso o licencia de conducción que pretendan obtener, las que se establecen en el cuadro que figura en el anexo V. A).

6. Las pruebas deberán ajustarse, en su desarrollo y organización, a las prescripciones establecidas en el capítulo III siguiente y en el anexo VI.

CAPÍTULO II

De las pruebas de aptitud psicofísica

Artículo 44. *Personas obligadas a someterse a las pruebas.*

1. Deberán someterse a las pruebas y exploraciones necesarias para determinar si reúnen las aptitudes psicofísicas requeridas, todas las personas que pretendan obtener o prorrogar cualquier permiso o licencia de conducción y las que, en relación con las tareas de conducción o con su enseñanza, estén obligadas a ello.

Las pruebas y exploraciones a que se refiere el párrafo anterior serán practicadas por los centros de reconocimiento de conductores autorizados, los cuales emitirán un informe de aptitud psicofísica.

Dicho informe podrá ser complementado por el reconocimiento efectuado por los servicios sanitarios competentes cuando la Jefatura Provincial de Tráfico así lo acuerde en los supuestos en que, con ocasión de la práctica de las pruebas de aptitud para obtener licencia o permiso o en cualquier otro momento del procedimiento, se adviertan en el aspirante indicios racionales de deficiencias psicofísicas que lo aconsejen.

2. Las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar el permiso o la licencia de conducción son las que se establecen en el anexo IV.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, si el centro que estuviese realizando el reconocimiento detectase que un solicitante, pese a no estar incluido en algunas de las deficiencias o enfermedades relacionadas en el anexo IV, no estuviese en condiciones para que le fuera expedido un permiso o licencia de conducción, o prorrogada su vigencia, lo comunicará, indicando las causas, a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente para que resuelva, previo informe de los servicios sanitarios competentes, lo que proceda.

Artículo 45. *Grupos de conductores.*

1. A efectos de lo dispuesto en el anexo IV, los conductores se clasifican en los dos grupos siguientes:

a) Grupo 1. Comprende los que sean titulares o soliciten la obtención o prórroga de la licencia o del permiso de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B o B + E.

b) Grupo 2. Comprende los que sean titulares o soliciten la obtención o prórroga del permiso de conducción de las clases C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D o D + E.

2. Se equipara a los señalados en el grupo 2 a los profesionales de la enseñanza de la conducción, sin perjuicio de las especialidades que se puedan determinar en su reglamentación específica.

Artículo 46. *Permisos y licencias de conducción ordinarios y extraordinarios.*

1. Los permisos y licencias de conducción, en función de las aptitudes psicofísicas de los conductores, serán ordinarios o extraordinarios.

2. Podrán obtener, prorrogar o ser titulares de permiso o licencia de conducción ordinarios, las personas que no estén afectadas por enfermedad o deficiencia que determine la obligatoriedad de adaptaciones, restricciones de circulación u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación durante la conducción, excepto cuando la limitación consista en la obligación de utilizar lentes correctoras o audífonos para adquirir, respectivamente, la agudeza visual o auditiva mínimas necesarias para obtener dichos permisos o licencias de conducción.

3. Podrán obtener, prorrogar o ser titulares de permiso o licencia de conducción extraordinarios sujetos a condiciones restrictivas, las personas que reúnen las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener permiso o licencia de conducción sujeto a las adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación que en cada caso procedan conforme se indica en el anexo IV.

CAPÍTULO III

De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos, aptitudes y comportamientos necesarios para conducir vehículos de motor y ciclomotores

Sección 1.ª De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos, las aptitudes y los comportamientos

Artículo 47. *Pruebas de control de conocimientos.*

1. La prueba de control de conocimientos común a realizar por los solicitantes de permiso de conducción, excepto del de la clase AM, así como la de control de conocimientos específicos a realizar por los solicitantes de permiso o licencia de conducción, según su clase, tienen por objeto garantizar que éstos poseen un conocimiento razonado y una buena comprensión sobre las materias que, en cada caso, se indican en el anexo V. B). 1 y 2.

2. Los titulares de permisos o licencias de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por la pérdida total de los puntos asignados, tras la realización con aprovechamiento del correspondiente curso de sensibilización y reeducación vial, realizarán una prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la normativa reguladora de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Artículo 48. *Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.*

1. El contenido de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado se orientará a comprobar la destreza y habilidad de los aspirantes en el dominio y manejo del vehículo y sus mandos.

2. Los solicitantes de permiso o licencia de conducción, según su clase, realizarán las maniobras indicadas en el anexo V. B).3.

Artículo 49. *Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.*

1. Los aspirantes al permiso de conducción, excepto al de la clase AM, previamente a la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, deberán demostrar, en cuanto sea compatible con el vehículo, que son capaces de prepararse para una conducción segura.

2. Deberán efectuar obligatoriamente, con toda seguridad y con las precauciones necesarias, las operaciones indicadas en el anexo V. B). 4.

3. En cada una de las situaciones de conducción, deberán demostrar soltura en el manejo de los diferentes mandos del vehículo y dominio para introducirse en la circulación con total seguridad.

A lo largo de la prueba, deberán dar una impresión de seguridad. Los errores de conducción o un comportamiento peligroso que amenace la seguridad del vehículo de examen, sus pasajeros u otros usuarios de la vía, tanto si es necesaria como si no la intervención del examinador o acompañante, será causa suficiente para interrumpir la prueba y calificar su falta de aptitud. No obstante, el examinador podrá decidir la continuación de la prueba hasta que la detención del vehículo se pueda realizar de forma segura.

4. Deberán, asimismo, mostrar un comportamiento prudente y cortés. Éste es un reflejo de la forma de conducir considerada en su globalidad que el examinador debe tener en cuenta para hacerse una idea general de su preparación. Será un criterio positivo una conducción flexible y dispuesta, aparte de segura, que tenga en cuenta las condiciones meteorológicas y de la vía pública, de los demás vehículos, los intereses de los demás usuarios de aquélla, especialmente de los más vulnerables, y una capacidad de anticipación.

Artículo 50. *Centro de exámenes en el que se realizarán las pruebas.*

Las pruebas se realizarán en la provincia a la que se haya dirigido la solicitud y en el centro de exámenes que, atendidas las circunstancias y las posibilidades del servicio, determine la Jefatura Provincial de Tráfico.

Artículo 51. *Convocatorias.*

1. Cada solicitud para obtener permiso o licencia de conducción dará derecho a dos convocatorias para realizar las pruebas. Entre convocatorias de un mismo expediente no deberá mediar más de seis meses, salvo en casos de enfermedad u otros excepcionales debidamente justificados.

La antelación máxima para poder presentarse a la primera convocatoria de las pruebas de control de conocimientos,, será de tres meses anteriores al cumplimiento de la edad mínima exigida para obtener la clase de permiso o licencia de conducción de que se trate.

2. Como norma general, las pruebas de control de conocimientos se celebrarán en fecha distinta a la de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y ésta a la de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general. En casos excepcionales debidamente justificados, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá autorizar la celebración de todas o algunas de ellas en la misma fecha.

3. Las fechas de las pruebas serán fijadas, a petición del interesado, por la Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud teniendo en cuenta las posibilidades del servicio. La no presentación a cualquiera de las pruebas en las fechas fijadas dará lugar a la pérdida de la convocatoria, salvo casos excepcionales debidamente justificados.

4. En el supuesto previsto en el artículo 38.1 y, en su caso, en el apartado 4, quien haya realizado con aprovechamiento el curso de sensibilización y reeducación vial, contará con tres convocatorias para superar la prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la normativa reguladora de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Para poder presentarse nuevamente a la prueba, deberá realizar un ciclo formativo de cuatro horas de duración. El ciclo formativo versará sobre las mismas materias que dicho curso y para acreditar su superación se expedirá por el centro una certificación que se presentará por el interesado como requisito previo para poder realizar la prueba.

Agotadas las tres convocatorias sin haber superado la prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la citada normativa reguladora de los cursos de sensibilización y reeducación vial, para obtener una nueva autorización administrativa para conducir deberá realizar un nuevo curso y superar la citada prueba de control de conocimientos sobre dichas materias.

Artículo 52. *Forma de realizar las pruebas de control de conocimientos.*

1. Las pruebas de control de conocimientos se harán de modo que se garantice que el aspirante posee los conocimientos adecuados. Con carácter general, se realizarán por procedimientos informáticos.

El aspirante seleccionará las respuestas que considere correctas entre las propuestas para cada pregunta.

2. El número de preguntas planteadas y de posibles respuestas correctas serán los que se indican en el anexo VI. B). 1.

Artículo 53. *Calificación de las pruebas.*

1. Las pruebas, tanto las de control de conocimientos como las de control de aptitudes y comportamientos, serán calificadas de apto o no apto. La declaración de aptitud en una prueba tendrá un período de vigencia de dos años contado desde el día siguiente a aquél en que el aspirante fue declarado apto en la prueba.

Cuando el aspirante, dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, supere la prueba siguiente, el plazo de vigencia comenzará a contarse de nuevo.

Las pruebas serán eliminatorias. Quienes no hayan superado las de control de conocimientos no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y, quienes no hayan superado ésta, no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

2. El personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos deberá reunir unos requisitos mínimos de cualificación, de acuerdo con lo establecido en el anexo VIII.

Su actuación deberá ser controlada y supervisada por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y su organización periférica, de acuerdo con lo previsto en el anexo VIII,

con el fin de garantizar la aplicación correcta y homogénea de las disposiciones relativas a la valoración de las faltas con arreglo a las normas que establece este reglamento.

Además, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, la calificación de las pruebas se ajustará a los criterios que se establecen en el anexo VI. B). 3 y C). 3.

Artículo 54. *Exenciones.*

1. Estarán exentos de realizar la prueba de control de conocimientos común quienes sean titulares de un permiso de conducción en vigor para cuya obtención haya sido preciso superar dicha prueba, o la hayan superado para la obtención de cualquier otra clase de permiso, siempre que esté dentro del período de vigencia de dos años a que se refiere el artículo 53.1.

2. Estarán exentos de realizar la prueba de control de conocimientos específicos correspondiente los que sean titulares de un permiso de conducción en vigor, o hayan superado esta prueba para su obtención, de acuerdo con lo que se expresa a continuación:

a) Los que soliciten el permiso de la clase A2 y sean titulares del de la clase A1.

b) Los que soliciten el permiso de la clase C, y sean titulares del de la clase C1.

c) Los que soliciten el permiso de la clase D, y sean titulares del de la clase D1.

d) Los que soliciten el permiso de la clase C + E, y sean titulares del de las clases C1 + E o D1 + E.

e) Los que soliciten el permiso de la clase D1 + E o D + E, y sean titulares del de la clase C1 + E.

Artículo 55. *Otros requisitos para la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.*

1. Para realizar la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, al doble mando del vehículo, excepto cuando se trate de motocicletas, irá un profesor o quien haya impartido la formación de acuerdo con lo previsto en el anexo VIII.

En los vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos solamente podrán ir los aspirantes, los examinadores y los profesores o acompañantes autorizados.

2. Durante la realización de la prueba, las instrucciones precisas serán dadas exclusivamente por el examinador encargado de calificarla, quien podrá ir al doble mando si así se estableciera por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en aquellos casos en que no sea necesario realizar la formación a través de una escuela particular de conductores. En el caso de que el aspirante sea una persona con hipoacusia, se adoptarán las medidas necesarias para asegurar la óptima recepción de las instrucciones.

3. El profesor o el acompañante será el responsable de la seguridad de la circulación. No deberá intervenir en el desarrollo de la prueba, ya sea dando instrucciones con signos, palabras o de cualquier otra forma, o ejerciendo acción directa sobre los mandos del vehículo, salvo en caso de emergencia, errores o comportamientos del aspirante que impliquen inobservancia grave de normas o señales reguladoras de la circulación o cuestiones de seguridad vial que amenacen la seguridad del vehículo, sus ocupantes u otros usuarios de la vía. Si lo hiciese, aunque sea debido a una situación en que está obligado a intervenir, se interrumpirá y suspenderá la prueba y el aspirante será declarado no apto en la convocatoria de que se trate.

4. Cuando se trate de solicitantes de permiso de las clases A1 y A2, el aspirante, una vez superada la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado, podrá iniciar su formación práctica en vías abiertas al tráfico general, en las condiciones y con los requisitos que se establecen en el anexo VI. C).6.

El aspirante realizará la prueba conduciendo la motocicleta que corresponda sin acompañante. El examinador dirigirá la prueba y dará las instrucciones precisas, por medio de un intercomunicador eficaz. En el vehículo de acompañamiento, además del examinador y el profesor conductor del vehículo, podrán ir otros aspirantes.

Al aspirante que tenga hipoacusia que le impida recibir las instrucciones a través de intercomunicador le será facilitado el itinerario a realizar mediante un navegador GPS para

moto en el que se indicará el destino así como varios puntos intermedios que permitan el desarrollo de la prueba en distintos tipos de vías y situaciones de tráfico.

Artículo 56. *Duración de las pruebas.*

El tiempo destinado a la realización de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos será el que se establece en el anexo VI. B).2 y C).2.

Artículo 57. *Interrupción de las pruebas.*

1. Procederá la interrupción y suspensión de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos, y la declaración de no apto en la convocatoria de que se trate, de los aspirantes que perturben el orden en cualquiera de ellas o cometan o intenten cometer fraude en su realización.

Además de la declaración de no apto en la convocatoria de que se trate, podrá acordarse la interrupción y suspensión de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos cuando los aspirantes denoten manifiesta impericia o carencia del dominio del vehículo o sus mandos y cometan errores o faltas que, individualmente consideradas o por acumulación con otras, impliquen dicha calificación o se den los supuestos contemplados en el artículo 55.3.

2. No se iniciarán las pruebas o, en su caso, serán interrumpidas, en el supuesto de que el aspirante o el profesor no presenten la documentación requerida para ser identificados o cuando el aspirante carezca del equipo de protección adecuado o no lleve las correcciones, prótesis o adaptaciones en la persona o en el vehículo o las que lleve sean inadecuadas.

Se procederá de la misma manera cuando el profesor o el acompañante no presten la colaboración debida al examinador para que la prueba se pueda desarrollar o iniciar con las debidas garantías, cuando existan indicios racionales de que, por las circunstancias que concurren, las pruebas no pueden desarrollarse con la normalidad o seguridad debidas, o cuando la circulación en las condiciones apreciadas constituyese infracción a los preceptos del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y disposiciones complementarias.

En cualquiera de los supuestos descritos en los dos párrafos anteriores, la no iniciación o la interrupción de la prueba no implicará la pérdida de la convocatoria para el aspirante.

Artículo 58. *Lugar de realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.*

1. La prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado se realizará en un terreno o pista especial cerrado a la circulación y debidamente adaptado para ello.

En el terreno o pista especial únicamente podrán permanecer los aspirantes a quienes corresponda realizarla, el personal de la Dirección General de Tráfico y, cuando lo soliciten y sean autorizados, los responsables de la enseñanza de la conducción, si bien éstos en el lugar que se les indique y con la exclusiva finalidad de presenciar la realización de aquélla y, en su caso, colaborar con los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico en su realización.

Cuando se trate de aspirantes al permiso de la clase B, la prueba podrá realizarse durante el desarrollo de la de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y, cuando las circunstancias lo aconsejen, en el terreno o pista a que se refiere el párrafo primero.

2. La prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general tendrá lugar, si fuera posible, en vías situadas fuera de poblado, en autopistas o autovías, así como en todo tipo de vías urbanas (zonas residenciales, zonas con limitaciones de 30 y 50 km/h), que deberán presentar los diferentes tipos de dificultades que puede encontrar un conductor.

Siempre que sea posible, la prueba se desarrollará en diferentes condiciones de intensidad de tráfico. El tiempo de duración de la prueba deberá utilizarse de forma óptima con el fin de comprobar el comportamiento del aspirante en los diferentes tipos de tráfico que se puede encontrar, prestando especial atención a la transición de uno a otro.

Sección 2.ª De los vehículos a utilizar en las pruebas

Artículo 59. *Requisitos generales.*

1. Los vehículos a utilizar en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos deberán cumplir las prescripciones contenidas en la reglamentación de vehículos y en el anexo VII. A).

2. Además, los vehículos y, en su caso, los sistemas de comunicación, deberán encontrarse en buen estado de limpieza e higiene, conservación, mantenimiento, eficacia y seguridad, al corriente en las inspecciones técnicas periódicas, provistos de toda la documentación reglamentaria y estar señalizados en la parte delantera y trasera con una placa de las dimensiones y características establecidas en la normativa reguladora de las escuelas particulares de conductores así como en la reglamentación de vehículos.

Artículo 60. *Requisitos específicos.*

En la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para obtener permiso o licencia de conducción, según la clase de permiso o licencia solicitados, se utilizarán los vehículos que se establecen en el anexo VII. B).

Cuando la prueba venga impuesta en el correspondiente convenio de canje los vehículos deberán reunir los requisitos específicos que se establecen en el anexo VII. B).

Artículo 61. *Vehículos adaptados.*

1. Los que, por tener una enfermedad o discapacidad, únicamente puedan obtener permiso o licencia de conducción extraordinarios sujetos a condiciones restrictivas, podrán utilizar durante el aprendizaje y en la realización de las pruebas ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos provistos de cambio automático o semiautomático o adaptados a la discapacidad de la persona que haya de conducirlos, de acuerdo con el dictamen del centro de reconocimiento autorizado o de la autoridad sanitaria, en su caso.

2. Los vehículos adaptados que vayan a utilizarse en el aprendizaje y en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general para obtener el permiso o licencia de conducción de que se trate sujeto a condiciones restrictivas, estarán provistos de dos espejos retrovisores interiores y dos exteriores, uno a cada lado, y dobles mandos de freno y acelerador y, si fuera posible, de embrague.

3. En los casos a que se refiere el apartado 1, en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos se efectuarán las comprobaciones oportunas para valorar la eficacia de la prótesis, si existiera, verificar si las características del vehículo, así como si las adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en la persona, el vehículo o de circulación que pudieran imponerse, y que se consignarán en el permiso o licencia que, en su caso, se expida, ofrecen las suficientes garantías de seguridad. La Jefatura Provincial de Tráfico, si lo considera necesario, podrá requerir al efecto otros informes complementarios y, en especial, el asesoramiento de un médico que podría ser designado por los servicios sanitarios competentes.

Artículo 62. *Verificaciones.*

Los examinadores podrán verificar, en cualquier momento de las pruebas o antes de que se inicien, si los vehículos presentados para la realización de éstas responden a las normas establecidas y reúnen los requisitos administrativos, técnicos y de seguridad necesarios. En caso contrario, el examinador podrá no iniciar las pruebas o suspender su realización, sin que ello implique la pérdida de la convocatoria para el aspirante.

CAPÍTULO IV

De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos para obtener o prorrogar la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

Artículo 63. *Pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica.*

Todo conductor que solicite la autorización administrativa especial a que se refiere el artículo 25, o su ampliación, deberá demostrar que posee los conocimientos razonados, la comprensión y las aptitudes necesarias para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas. Para ello, realizará una prueba teórica común y una prueba teórica específica de control de conocimientos que versarán sobre los temas que se indican en el anexo V. C). 1.

Artículo 64. *Pruebas de control sobre formación práctica.*

Todo el que solicite la autorización especial a que se hace referencia en el artículo anterior, o su ampliación, deberá demostrar, además, que posee una formación práctica, mediante la realización de unos ejercicios individuales sobre las materias que se indican en el anexo V. C). 2.

Artículo 65. *Centros en los que se realizarán las pruebas y los ejercicios prácticos.*

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos se realizarán en el centro de exámenes que, atendidas las circunstancias y las posibilidades del servicio, determine la Jefatura Provincial de Tráfico a la que se hubiera dirigido la solicitud.

2. Los ejercicios prácticos individuales sobre extinción de incendios y, en su caso, los de carga y descarga y aquellos otros cuya naturaleza lo requiera, se realizarán en el lugar y en las instalaciones, y con los medios autorizados que, a petición del Director del centro de formación, hayan sido fijados por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

Los demás ejercicios prácticos individuales, tales como los de primeros auxilios y utilización de los distintivos de preseñalización de peligro, se realizarán en conexión con la formación teórica, en el aula donde se impartan las clases teóricas.

Artículo 66. *Convocatorias.*

1. Cada solicitud de pruebas teóricas de control de conocimientos dará derecho a realizar las pruebas en dos convocatorias. Entre convocatorias de un mismo expediente no deberá mediar más de seis meses.

Las fechas de las pruebas a que se refiere el párrafo anterior serán fijadas, a petición del interesado, por la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso, teniendo en cuenta las posibilidades del servicio. La no presentación a cualquiera de las pruebas en las fechas fijadas dará lugar, salvo casos debidamente justificados, a la pérdida de la convocatoria.

2. Las fechas de los ejercicios prácticos individuales que no puedan realizarse en el aula a la que se refiere el artículo 65.2, párrafo segundo, serán fijadas, a petición del Director del centro de formación, por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

Artículo 67. *Forma de realizar las pruebas.*

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos se harán de forma que se garantice que el aspirante posee unos conocimientos adecuados. Con carácter general, se realizarán por procedimientos informáticos. Para la realización de las pruebas, la Jefatura Provincial de Tráfico facilitará a los aspirantes cuestionarios cuyas preguntas se extraerán de una relación elaborada por la Dirección General de Tráfico.

El número de preguntas de las que estarán formados los cuestionarios será el que se indica en el anexo VI. D). 1. Las preguntas podrán tener un grado variable de dificultad y se les podrá asignar una evaluación diferente.

2. Los ejercicios prácticos individuales se realizarán, según proceda, en instalaciones adecuadas o en el aula donde se impartan las clases teóricas y con los medios y equipos

adecuados que requiera la naturaleza de la prueba. En su desarrollo y ejecución será necesaria la participación activa de todos y cada uno de los aspirantes.

Artículo 68. *Calificación y vigencia de las pruebas de aptitud.*

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos, tanto la común como cada una de las específicas, y los ejercicios prácticos individuales se calificarán de apto o no apto y con sujeción a los criterios establecidos en el anexo VI. D). 3.

2. Las pruebas teóricas de control de conocimientos serán controladas y calificadas por los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso.

Los ejercicios prácticos individuales serán calificados por personal del centro de formación, empresa o entidad que haya impartido la formación práctica.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, funcionarios de la Dirección General de Tráfico o de la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso podrán presenciar e intervenir en la valoración y calificación de los ejercicios prácticos individuales.

4. La declaración de aptitud en las pruebas de control de conocimientos o en los ejercicios prácticos individuales para obtener o ampliar la autorización especial tendrá un período de vigencia de seis meses, contado desde el día siguiente a aquel en que el interesado fue declarado apto en la prueba o ejercicio de que se trate.

La declaración de aptitud en las pruebas o en los ejercicios prácticos individuales para prorrogar la vigencia de la autorización caducará en la misma fecha que la autorización que se pretende prorrogar.

Artículo 69. *Duración de las pruebas.*

El tiempo destinado a la realización de las pruebas teóricas de control de conocimientos y los ejercicios prácticos será el que se establece en el anexo VI. D). 2.

Artículo 70. *Exenciones.*

Estarán exentos de realizar la prueba teórica común de control de conocimientos, así como los ejercicios prácticos correspondientes a dicha prueba a que se refieren, respectivamente, los artículos 63 y 64 los titulares de una autorización especial en vigor que soliciten su ampliación para la conducción de vehículos que transporten materias y objetos explosivos (clase 1), o materias radiactivas (clase 7), o vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten cisternas o contenedores cisterna.

Artículo 71. *De las pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización.*

1. Las normas establecidas en los artículos 63, 64 y 69 son igualmente aplicables a los conductores que, siendo titulares de una autorización administrativa especial en vigor, soliciten la prórroga de su vigencia por un nuevo período de cinco años.

2. El nuevo período de vigencia de la autorización especial comenzará a partir de las fechas indicadas en el artículo 28.4.

TÍTULO III

De los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil

Artículo 72. *Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.*

1. Por el Ministro del Interior se determinarán las escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil facultados para expedir permisos de conducción, así como la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, que podrán ser canjeados por sus equivalentes previstos en los artículos 4 y 25, respectivamente.

2. La formación impartida en las escuelas y organismos a que se refiere el apartado anterior y las pruebas realizadas se ajustarán, con carácter general, a lo dispuesto en los capítulos III y IV del título II sin perjuicio de las especialidades que correspondan a la naturaleza militar de los vehículos y que deberán ser tenidas en cuenta al otorgar la autorización de la escuela u organismo. También se ajustarán a lo dispuesto en dicho capítulo III los vehículos militares empleados en las referidas pruebas, en la medida en que lo permitan sus características especiales y los criterios operativos que rigen la dotación de material automóvil en las Fuerzas Armadas.

3. El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y su organización periférica, previa la correspondiente autorización de la dirección del centro, podrá inspeccionar las escuelas facultadas a que se refiere el apartado 1 con el fin de comprobar si los medios, programas, objetivos y métodos empleados son adecuados para la enseñanza de la conducción y si las pruebas de aptitud se realizan conforme a lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 73. *Canje de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.*

1. El canje de los permisos de conducción quedará supeditado a la concurrencia de las siguientes circunstancias:

a) Que el titular del permiso tenga la edad requerida para la clase de permiso de que se trate, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.2 y reúna las condiciones establecidas en el artículo 7.1. párrafos a), b) y d).

b) Que el permiso haya sido expedido por una escuela u Organismo militar o de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil legalmente facultados para expedir permisos canjeables y que sea de alguna de las clases expresamente previstas en la autorización de aquéllas.

c) Que el permiso que se pretende canjear se encuentre en vigor y no tenga una antigüedad superior a la que corresponda por aplicación de lo establecido en el artículo 12.

d) Que el titular del permiso se halle en situación de actividad en el Cuerpo u Organismo militar o policial o no hayan transcurrido más de seis meses desde que cesó en ésta.

e) El permiso de la clase A no se podrá canjear hasta que el de la clase A2 que posea tenga, al menos, dos años de antigüedad.

2. El canje de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas quedará supeditado a la concurrencia de las siguientes circunstancias:

a) Que el titular de la autorización, la cuál deberá estar en vigor, reúna las condiciones establecidas en el artículo 26 d) y e).

b) Que su titular posea permiso de conducción civil ordinario de la clase B con, al menos, un año de antigüedad. En el supuesto de que el permiso civil no tenga esa antigüedad, deberá tenerla el permiso militar de la clase B de que sea titular el interesado.

c) Que la autorización haya sido expedida por una escuela u Organismo militar o de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil legalmente facultados para ello.

d) Que el titular de la autorización se halle en situación de actividad en el Cuerpo u Organismo militar o policial o no hayan transcurrido más de seis meses desde que cesó en ésta.

3. Si el titular del permiso o de la autorización especial cumpliera la edad exigida para obtener el permiso civil equivalente después de los seis meses de haber cesado en el servicio activo, el canje deberá solicitarse en el plazo de seis meses contado desde el día que cumplió la mencionada edad. Si desde la fecha en que cesó en el servicio activo a la fecha en que cumplió la edad hubiera transcurrido más de un año, el canje exigirá, además, haber superado las pruebas en una escuela u Organismo militar autorizados.

Si el permiso de clase A2 alcanzase la antigüedad de dos años después de los seis meses de haber cesado en el servicio activo, el canje del permiso de la clase A deberá solicitarse en el plazo de seis meses contado desde el día que alcanzó aquella antigüedad.

4. El canje del permiso de conducción o de la autorización especial podrá interesarse de cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, utilizando para ello la solicitud que a tal efecto proporcionará dicho Organismo, a la que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

5. Realizado el canje, el permiso o la autorización canjeados o, en su caso, una fotocopia de éstos, será enviado a la escuela u Organismo que lo hubiera expedido.

Artículo 74. *Formación impartida por las Escuelas oficiales de Policía.*

1. Las escuelas oficiales de Policía que cuenten con autorización de la Dirección General de Tráfico, podrán impartir la formación necesaria para la obtención del permiso de conducción de las clases A2 y A, para sus efectivos policiales y, en su caso, para bomberos, agentes forestales u otros colectivos profesionales cuya formación como conductores tuvieran atribuida.

2. A efectos de la obtención del permiso de conducción de las clases A2 y A, las escuelas oficiales de Policía a las que se refiere el apartado anterior podrán impartir, para sus efectivos policiales y para los colectivos profesionales que en el citado apartado se detallan, siempre que éstos sean titulares de un permiso de conducción de las clases A1 o A2 respectivamente, un curso específico teórico y práctico que sustituya a la experiencia mínima de dos años en la conducción de motocicletas de las características indicadas para la obtención del permiso de conducción de las clases A1 o A2, respectivamente, requerida por el artículo 5.3 y 4.

Finalizado el curso, cuando se trate de la obtención de un permiso de conducción de la clase A2, las escuelas someterán a quienes lo hubieran superado a la prueba específica de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general establecida en el artículo 49.2, realizada con una motocicleta sin sidecar de las características que se indican en el anexo VII. El certificado acreditativo de la superación de esta prueba servirá para la expedición del correspondiente permiso de conducción por la Jefatura Provincial de Tráfico del lugar en que radique la escuela.

Además, para obtener aquellos permisos deberán tener, en todo caso, la edad mínima exigible para la clase de permiso de que se trate.

El permiso de la clase A que se expida sólo autorizará a conducir vehículos policiales y de los colectivos a que se refiere el apartado 1 hasta que éste, o el de clase A2 que, en su caso, posea el interesado, tenga dos años de antigüedad. Esta limitación se consignará en el permiso de conducción mediante el código nacional correspondiente.

3. **(Suprimido)**

4. La concesión del permiso de conducción quedará supeditada a que las mencionadas escuelas presenten, ante la Dirección General de Tráfico, la programación de los correspondientes cursos con indicación de sus características, las materias de que consta, el sistema de evaluación y las pruebas que se deban realizar.

TÍTULO IV

De las infracciones y sanciones

Artículo 75. *Infracciones y sanciones.*

Las infracciones a los preceptos del presente reglamento serán sancionadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

TÍTULO V

Del Registro de Conductores e Infractores

Artículo 76. *El Registro de Conductores e Infractores.*

1. El Registro de conductores e infractores a que se refiere el artículo 5.h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, será llevado y gestionado por la Dirección General de Tráfico.

2. En el Registro de conductores e infractores se recogerán y gestionarán de forma automatizada los datos de carácter personal de los solicitantes y titulares de autorizaciones administrativas para conducir, así como su comportamiento y sanciones por hechos relacionados con el tráfico y la seguridad vial, con la finalidad de controlar el cumplimiento por los titulares de las autorizaciones administrativas para conducir de las exigencias previstas por la normativa vigente.

3. El titular del órgano responsable del Registro o fichero automatizado adoptará las medidas de gestión y organización que sean necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro y su uso para las finalidades para las que fueron recogidos.

4. Serán de aplicación al Registro las medidas de seguridad de nivel alto previstas en el Reglamento de desarrollo de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, aprobado por Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre.

Artículo 77. *Datos que han de figurar en el Registro.*

En el Registro de conductores e infractores figurarán los siguientes datos:

a) Nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del titular de la autorización, el Número de su Documento Nacional de Identidad si es español o, en su caso, el Número de Identidad de Extranjero.

b) Fecha, lugar de nacimiento y sexo del titular de la autorización.

c) Clases de permiso o licencia de conducción y otras autorizaciones administrativas o documentos necesarios para conducir o relacionados con la conducción.

d) Condición de profesional de la enseñanza de la conducción, de formador o de psicólogo - formador en cursos de sensibilización y reeducación vial.

e) Historial y resultados de las distintas pruebas de aptitud realizadas para obtener autorizaciones administrativas para conducir.

f) Historial, menciones y períodos de vigencia de las distintas autorizaciones o documentos que autoricen a conducir.

g) Menciones, incidencias, restricciones y limitaciones relacionadas con la propia autorización, la persona titular de ésta, el vehículo o la circulación.

h) Identificación del servicio sanitario o centro de reconocimiento que realizó la exploración del conductor y emitió el correspondiente informe de aptitud psicofísica, así como el resultado final de dicho informe.

i) Condenas judiciales que afecten a la autorización administrativa para conducir y las sanciones administrativas que sean firmes impuestas por infracciones graves y muy graves.

j) Nulidad o lesividad, pérdida de vigencia, procesos y sentencias de anulación, medidas cautelares adoptadas y, en su caso, la intervención de las autorizaciones administrativas para conducir.

k) Crédito de puntos de que se dispone.

l) Resultado del curso de sensibilización y reeducación vial y fecha de realización del mismo.

m) Fecha de la resolución denegando el canje solicitado, con indicación del Estado que haya expedido el permiso.

n) Otras incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas para conducir.

Artículo 78. *Tratamiento y cesión de datos.*

1. El tratamiento y la cesión de los datos contenidos en el Registro se someterán a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de

Carácter Personal y su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre.

2. Los datos del Registro, que en ningún caso tendrá carácter público, únicamente serán objeto de cesión cuando así lo autorice una norma con rango de Ley.

En particular, la cesión a otras Administraciones Públicas sólo podrá tener lugar cuando las mismas ejerzan competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o cuando la cesión se realice en el marco de la normativa estatal o autonómica reguladora de la función estadística pública.

Artículo 79. *Derechos de los interesados.*

1. Los interesados podrán ejercitar ante el Registro los derechos de acceso, rectificación, cancelación u oposición previstos en las normas vigentes en materia de protección de datos.

2. La Dirección General de Tráfico podrá facilitar al interesado la consulta de todo o parte del contenido del Registro, y, en particular, de su saldo de puntos, a través de medios telemáticos. En este caso, se adoptarán las medidas que permitan garantizar la identidad del afectado, tales como la remisión al mismo de una clave de acceso.

Disposición adicional primera. *Licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.*

Las licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, estarán sujetas a los períodos de vigencia que se establecen en el artículo 12.2 del presente reglamento.

Disposición adicional segunda. *Residencia normal.*

A efectos de la aplicación del presente reglamento se entenderá por «residencia normal» el lugar en el que permanezca una persona habitualmente, es decir, durante al menos ciento ochenta y cinco días por cada año natural, debido a vínculos personales y profesionales, o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, debido a vínculos personales que indiquen una relación estrecha entre dicha persona y el lugar en el que habite.

No obstante, la residencia normal de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar diferente del de sus vínculos personales y que, por ello, se vea obligado a permanecer alternativamente en diferentes lugares situados en dos o varios Estados, se considera situada en el lugar al que le unan sus vínculos personales, siempre que vuelva a dicho lugar de una forma regular. Esta última condición no será necesaria cuando dicha persona permanezca en un Estado para desempeñar una misión de una duración determinada. La asistencia a una universidad o escuela no implicará el traslado de la residencia normal.

En todo caso, únicamente se entenderá por residencia normal la permanencia en España en situación regular que deberá ser debidamente acreditada, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

Disposición adicional tercera. *Referencias a las Jefaturas Provinciales de Tráfico.*

Se entenderá que todas las referencias realizadas en este reglamento a la Jefatura Provincial de Tráfico incluyen también a las Jefaturas Locales de Tráfico de las Ciudades de Ceuta y Melilla.

Disposición adicional cuarta. *Transporte escolar o de menores.*

A los efectos del presente reglamento se entenderá por transporte escolar o de menores, los que se determinan como tales en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

Disposición adicional quinta. *Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad.*

En todos los ámbitos regulados en el presente reglamento se cumplirán los requisitos exigidos por las disposiciones relativas a la accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Disposición adicional sexta. *Datos personales.*

Las disposiciones contenidas en este reglamento que afecten al tratamiento de los datos personales se aplicarán de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Disposición adicional séptima. *Ayuda mutua.*

1. El Reino de España prestará ayuda a otros Estados miembros de la Unión Europea en la aplicación de la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción, e intercambiará información sobre los permisos que haya expedido, canjeado, sustituido, renovado o anulado, recurriendo para ello a la red del permiso de conducción de la Unión Europea establecida a estos efectos.

2. La red también podrá ser utilizada al objeto de intercambiar información para fines de control previstos en la legislación de la Unión Europea.

3. El tratamiento de datos personales contemplado en la Directiva 2006/126/CE se llevará a cabo exclusivamente con el fin de aplicar este reglamento, así como para aplicar la normativa que transponga la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, y la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

4. Todo tratamiento de datos personales efectuado en el marco de las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE se realizará de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, General de Protección de Datos, y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y solo tendrán acceso a la información las autoridades competentes responsables de la aplicación y control del cumplimiento de las Directivas citadas en la presente disposición adicional, sin perjuicio de las competencias, potestades y funciones que correspondan a la Agencia Española de Protección de Datos.

Disposición adicional octava. *Permisos y licencia de conducción expedidos en Comunidades Autónomas con lengua oficial propia.*

De acuerdo con lo dispuesto en la Disposición adicional cuarta del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, a las personas que tengan su domicilio en alguna de las Comunidades Autónomas que tengan una lengua cooficial, se les expedirá el permiso o la licencia de conducción redactado, además de en castellano, en dicha lengua.

Disposición adicional novena. *Documentación del certificado de aptitud profesional.*

El código comunitario 95, acreditativo del cumplimiento de la obligación de obtención del certificado de aptitud profesional prevista en el artículo 3 de la Directiva 2003/59/CE, se sustituirá por la tarjeta de cualificación del conductor, expedida de acuerdo con el modelo del anexo VI del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Disposición adicional décima. *Ejercicio de los derechos reconocidos en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos.*

Los derechos reconocidos en el artículo 6 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos, podrán ejercerse en relación con los procedimientos y actuaciones que se regulan en el presente Reglamento, conforme a los plazos establecidos en la disposición final tercera de la citada Ley.

Disposición adicional undécima. *Documentación a presentar para el canje de los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil.*

No se obligará a la presentación de los documentos exigidos en las letras a) y b) del párrafo 1, del apartado l) del Anexo III «Documentación para obtener las distintas autorizaciones», en el momento en que esté operativa la interconexión de las bases de datos entre las Escuelas y Organismos Militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil con la Dirección General de Tráfico.

Disposición transitoria primera. *Equivalencia de permisos y licencias de conducción expedidos con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.*

1. Los permisos y las licencias de conducción expedidos conforme al modelo regulado en la normativa anterior al Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, continuarán siendo válidos en las mismas condiciones que fueron expedidos hasta que expire su período de vigencia, sin necesidad de ser sustituidos por los modelos regulados en el presente reglamento. La sustitución no se realizará hasta que, con ocasión de su prórroga de vigencia o de cualquier otro trámite reglamentario, proceda expedir el permiso o la licencia de conducción en el nuevo modelo.

2. Los permisos y las licencias de conducción a que se refiere el apartado 1 anterior, equivaldrán:

a) El permiso de la clase A1, al de la clase A1, si bien autorizará a conducir motocicletas sin sidecar de hasta 125 cm³, potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kW/kg.

b) El permiso de la clase A2, al de la clase A.

c) El permiso de la clase B1, al de la clase B.

d) **(Suprimida)**

e) El permiso de la clase C1 que autoriza a conducir camiones de masa máxima autorizada no superior a 7500 kg, al de la clase C1.

f) El permiso de la clase C1 que autoriza a conducir turismos y camiones de masa máxima autorizada superior a 7.500 kg y que no excedan de 16.000 kg, al de la clase C.

g) El permiso de la clase C2, a los de las clases C y C + E.

h) El permiso de las clases C2 y C2 complementado con el de la clase E implicarán el de la clase D + E para los conductores que estén en posesión del de la clase D.

i) El permiso de la clase B1 complementado con el de la clase E, al de la clase B + E.

j) El permiso de la clase B2 complementado con el de la clase E, al de la clase B + E.

k) El permiso de la clase C1 complementado con el de la clase E que autoriza a conducir turismos y camiones de hasta 7.500 kg de masa máxima autorizada con un remolque enganchado de más de 750 kg de masa máxima autorizada, al de la clase C1 + E.

l) El permiso de la clase C1, que autoriza a conducir camiones de hasta 16.000 kg de masa máxima autorizada complementado con el de la clase E, al de la clase C + E.

m) El permiso de la clase B1 (TA) que autoriza a conducir tractores y maquinaria agrícola automotriz, a la licencia de conducción que autoriza a conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados, aunque su masa o dimensiones máximas autorizadas excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios en las normas reguladoras de los vehículos.

n) La licencia de conducción de ciclomotores, al permiso de conducción de la clase AM y a las licencias que autorizan a conducir vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos cuya masa o dimensiones

máximas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios en las normas reguladoras de los vehículos o aunque su velocidad máxima por construcción sea superior a 45 km/h.

Disposición transitoria segunda. *Equivalencia de permisos y licencias de conducción expedidos conforme a uno de los modelos previstos en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.*

1. Los permisos y las licencias de conducción expedidos conforme a uno de los modelos previstos en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, continuarán siendo válidos en las mismas condiciones que fueron expedidos hasta que finalice su período de vigencia, sin necesidad de ser sustituidos por el modelo de permiso o de licencia de conducción regulado en el presente reglamento.

La sustitución no se realizará hasta que, con ocasión de su prórroga de vigencia o de cualquier otro trámite reglamentario, proceda expedir el permiso o la licencia de conducción en el nuevo modelo.

Cuando la sustitución tenga lugar con ocasión de su prórroga de vigencia se sustituirá el permiso o licencia de conducción por el nuevo modelo y su plazo de vigencia será el que corresponda de acuerdo con lo dispuesto en este reglamento. Cuando la sustitución tenga lugar por cualquier trámite que no sea la prórroga de su vigencia, se expedirá el permiso o licencia de conducción en el nuevo modelo si bien conservará el período de vigencia que tuviera asignado.

2. Los permisos y las licencias de conducción a que se refiere el apartado 1 anterior, equivaldrán:

a) El permiso de la clase A1, al de la clase A1, si bien autorizará a conducir motocicletas sin sidecar de hasta 125 cm³, potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kW/kg.

b) El permiso de la clase A limitado a la conducción de motocicletas con una potencia de hasta 25 kW o una relación potencia/peso de hasta 0,16 kW/kg, o motocicletas con sidecar con una relación potencia/peso de hasta 0,16 kW/kg, al de la clase A, si bien no autorizará la conducción de motocicletas superiores a las indicadas hasta que tenga una antigüedad de dos años desde que aquél fuera expedido.

c) **(Suprimida)**

d) La licencia de conducción de ciclomotores, al permiso de la clase AM.

e) La licencia que autoriza a conducir vehículos para personas de movilidad reducida, a la licencia que autoriza a conducir vehículos para personas de movilidad reducida.

f) La licencia para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos, a la licencia para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos, si bien autorizará su conducción aunque su velocidad máxima por construcción exceda de 45 km/h.

Disposición transitoria tercera. *Licencia de conducción de ciclomotores y permisos de las clases A1 y A2.*

Quienes a la entrada en vigor de este reglamento sean titulares de una licencia de conducción de ciclomotores o de un permiso de conducción de las clases A1 o A2, obtenidos con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, estarán autorizados a conducir motocultores y tractores agrícolas y máquinas agrícolas automotrices cuya masa máxima autorizada no exceda de 1.000 kg y cuya velocidad máxima autorizada no exceda de 20 km/h, siempre que no lleven remolque.

Disposición transitoria cuarta. *Permiso de conducción de la clase B1 (TA) restringido.*

Quienes a la entrada en vigor de este reglamento sean titulares de un permiso de conducción de la clase B1 (TA) restringido para la conducción de tractores y máquinas automotrices agrícolas, al que se referían los artículos 262.VI y 309.1.2.2, ambos del Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, estarán autorizados para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos aunque su

masa o dimensiones máximas autorizadas excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios o aunque su velocidad máxima por construcción sea superior a 45 km/h.

Disposición transitoria quinta. *Permiso de conducción de la clase B.*

Quienes a la entrada en vigor de este reglamento sean titulares de un permiso de conducción de la clase B podrán conducir vehículos especiales no agrícolas o sus conjuntos cuya velocidad máxima no exceda de 40 km/h, con independencia de cual sea su masa máxima autorizada.

Disposición transitoria sexta. *Vehículos que se utilizan en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.*

1. Sin perjuicio de las especialidades que se recogen en el apartado siguiente, los vehículos que a la entrada en vigor del presente reglamento se utilizan en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención del permiso o la licencia de conducción, y no cumplan los requisitos previstos en éste, podrán seguir utilizándose en dichas pruebas durante diez años a partir de su entrada en vigor, salvo los turismos que no estén provistos de reposacabezas que podrán seguir utilizándose, únicamente, durante dos años a partir de su entrada en vigor.

2. Las motocicletas que se utilizan en las pruebas para la obtención del permiso de las clases A1 y A, dadas de alta en las escuelas o sus secciones con anterioridad al 9 de agosto de 2008, que no reúnan los requisitos previstos en el anexo VII del presente reglamento en lo que se refiere a las características de las ruedas, podrán seguir utilizándose en las pruebas para la obtención del permiso de las clases A1 y A2 hasta el 1 de septiembre de 2011.

Asimismo, los utilizados en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención del permiso de conducción de las clases B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E dados de alta en las escuelas o sus secciones con anterioridad al 20 de octubre de 2004, que no reúnan los requisitos exigidos en el citado anexo VII, podrán seguir utilizándose en dichas pruebas hasta el 30 de septiembre de 2013.

Disposición transitoria séptima. *Examinadores.*

El personal examinador encargado de la calificación de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos que venga desempeñando esta actividad con anterioridad a la entrada en vigor del anexo VIII, podrá seguir realizándola aún cuando no reúna los requisitos establecidos en los apartados A) y B) de dicho anexo.No obstante, para poder seguir ejerciendo esta actividad, deberá someterse a los requisitos de garantía de calidad y de formación periódica especificados en su apartado D).

Disposición transitoria octava. *Límite de radio de acción para los permisos de conducción de las clases D1y D.*

El límite de radio de acción de 50 kilómetros para los permisos de conducción de las clases D1 y D, establecido en el artículo 7.2 del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, aplicable a los permisos de conducción de esas clases obtenidos hasta el 10 de septiembre de 2008, así como el código nacional 101 a que se refiere la Orden INT/4151/2004, de 9 de diciembre, mediante el cual se consignará aquélla en el permiso de conducción, quedarán sin efecto a partir de la fecha señalada.

Disposición transitoria novena. *Obtención de permiso de conducción de clase AM.*

(Suprimida)

Disposición transitoria décima. *Calificación de las pruebas.*

(Suprimida)

Disposición transitoria undécima. *Aplicación de las nuevas características de la prueba de conocimientos.*

El número de preguntas planteadas y de posibles respuestas correctas a que se refieren el artículo 52.2 y el anexo VI. B). 1, así como los criterios de calificación previstos en el artículo 53.2 y el anexo VI. B). 3, del reglamento, se aplicarán a las pruebas que se celebren a partir de la fecha que se fije por Orden del Ministro del Interior.

Disposición transitoria duodécima. *Personal examinador.*

El anexo VIII se aplicará el 19 de enero de 2013.

ANEXO I

Permiso de conducción de la Unión Europea

A) Modelo y contenido de permiso de conducción de la Unión Europea

1. Las características físicas de la tarjeta correspondiente al modelo de permiso de conducción serán conformes a las normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

2. El permiso constará de dos caras:

La página 1 contendrá:

1.º la mención «Permiso de Conducción», en letras mayúsculas.

2.º la mención «Reino de España».

3.º La letra "E", como signo distintivo de España, impresa en negativo, en un rectángulo azul rodeado de doce estrellas amarillas.

4.º las informaciones específicas del permiso expedido constarán numeradas del siguiente modo:

(1) el (los) apellido (s) del titular.
(2) el nombre del titular.
(3) la fecha y el lugar de nacimiento del titular.

(4) a) la fecha de expedición del permiso.
b) la fecha de expiración de la validez administrativa del permiso.
c) la designación de la autoridad expedidora.
(5) el número de permiso.
(6) la fotografía del titular.
(7) la firma del titular.
(9) las categorías de vehículos que el titular tiene derecho a conducir.

5.º La mención «Modelo de la Unión Europea» así como la mención «permiso de conducción» en las demás lenguas de la Unión Europea, impresas en rosa, de modo que sirvan de fondo del permiso, además de, en forma tenue, el escudo de España.

La página 2 contendrá:

1.º (9) las categorías de vehículos que el titular tenga derecho a conducir.

(10) La fecha de la primera expedición de cada categoría (esta fecha deberá transcribirse al nuevo permiso en toda sustitución o intercambio posteriores); cada campo de la fecha se escribirá con dos dígitos y por el orden siguiente día.mes.año (DD.MM.AA).

(11) La fecha de expiración de validez de cada categoría (cada campo de la fecha se escribirá con dos dígitos y por el orden siguiente día.mes.año DD.MM.AA).

(12) en su caso, las menciones adicionales o restrictivas en forma codificada con respecto a cada categoría a las que se apliquen.

Los códigos se establecerán del siguiente modo:

Códigos 1 a 99 códigos de la Unión Europea armonizados.

Códigos 100 y posteriores códigos nacionales válidos únicamente en circulación por territorio español.

(13) un espacio reservado para que otro Estado miembro de acogida pueda inscribir facultativamente menciones indispensables para la gestión del permiso.

(14) un espacio reservado para que el Estado miembro que expida el permiso pueda inscribir menciones indispensables para su gestión o relativas a la seguridad vial).

2.º Una explicación de los epígrafes numerados que aparecen en las páginas 1 y 2 del permiso (epígrafes 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 y 12).

3.º En el fondo, impresos en forma tenue figurarán dos escudos de España y la palabra «Tráfico».

Página 1



Página 2



B) Códigos de la Unión Europea Armonizados y Códigos Nacionales

Códigos de la Unión Europea armonizados

Códigos	Subcódigos	Conductor (causas médicas)
01		Corrección y protección de la visión:
	01.01	Gafas.
	01.02	Lente o lentes de contacto.
	01.05	Recubrimiento del ojo.
	01.06	Gafas o lentes de contacto.
	01.07	Ayuda óptica específica.
02		Prótesis auditiva/ayuda a la comunicación.
03		Prótesis/órtesis del aparato locomotor:
	03.01	Prótesis/órtesis de los miembros superiores.
	03.02	Prótesis/órtesis de los miembros inferiores.

Códigos	Subcódigos	Adaptaciones de los vehículos
10		Transmisión adaptada:
	10.02	Selección automática de la relación de transmisión.
	10.04	Dispositivo adaptado de control de la transmisión.
15		Embrague adaptado:
	15.01	Pedal de embrague adaptado.
	15.02	Embrague accionado con la mano.
	15.03	Embrague automático.
	15.04	Medida para prevenir la obstrucción o accionamiento del pedal de embrague.
20		Mecanismos de frenado adaptados:
	20.01	Pedal de freno adaptado.
	20.03	Pedal de freno accionado por el pie izquierdo.
	20.04	Pedal de freno deslizante.
	20.05	Pedal de freno con inclinación.
	20.06	Freno accionado con la mano.
	20.07	Accionamiento del freno con una fuerza máxima de… N(*) [por ejemplo: “20.07(300 N)”].
	20.09	Freno de estacionamiento adaptado.
	20.12	Medida para prevenir la obstrucción o accionamiento del pedal de embrague.
	20.13	Freno accionado con la rodilla.
	20.14	Accionamiento del sistema de frenado asistido por una fuerza externa.
25		Mecanismo de aceleración adaptado:
	25.01	Pedal de acelerador adaptado.
	25.03	Pedal de acelerador con inclinación.
	25.04	Acelerador accionado con la mano.
	25.05	Acelerador accionado con la rodilla.
	25.06	Accionamiento del acelerador asistido por una fuerza externa.
	25.08	Pedal de acelerador a la izquierda.
	25.09	Medida para prevenir la obstrucción o accionamiento del pedal de acelerador.
31		Adaptaciones del pedal y protecciones del pedal:
	31.01	Doble juego de pedales paralelos.
	31.02	Pedales al mismo nivel (o casi).
	31.03	Medida para prevenir la obstrucción o accionamiento de los pedales de acelerador y freno cuando estos no funcionan con el pie.
	31.04	Piso elevado.
32		Sistemas combinados de freno de servicio y acelerador:
	32.01	Sistema combinado de acelerador y freno de servicio accionado a mano.
	32.02	Sistema combinado de acelerador y freno de servicio asistido por una fuerza externa.
33		Sistemas combinados de freno de servicio, acelerador y dirección:
	33.01	Sistema combinado de acelerador, freno de servicio y dirección accionado por una fuerza externa y controlado con una mano.
	33.02	Sistema combinado de acelerador, freno de servicio y dirección accionado con una fuerza externa y controlado con las dos manos.
35		Dispositivos de mandos adaptados (interruptores de los faros, lava/limpiaparabrisas, claxon, intermitentes, etc.):
	35.02	Dispositivos de mandos accionables sin soltar el dispositivo de dirección.
	35.03	Dispositivos de mandos accionables sin soltar el dispositivo de dirección con la mano izquierda.
	35.04	Dispositivos de mandos accionables sin soltar el dispositivo de dirección con la mano derecha.
	35.05	Dispositivos de mandos accionables sin soltar el dispositivo de dirección y los mecanismos del acelerador y los frenos.

Códigos	Subcódigos	Adaptaciones de los vehículos
40		Dirección adaptada:
	40.01	Dirección controlada con una fuerza máxima de … N (*) [por ejemplo: «40.01(140 N)»].
	40.05	Volante adaptado (volante de sección más grande o más gruesa, volante de diámetro reducido, etc.).
	40.06	Posición adaptada del volante.
	40.09	Dirección controlada con el pie.
	40.11	Dispositivo de asistencia en el volante.
	40.14	Sistema de dirección adaptado alternativo controlado con una mano o un brazo.
	40.15	Sistema de dirección adaptado alternativo controlado con las dos manos o los dos brazos.
42		Retrovisores interiores/laterales modificados:
	42.01	Retrovisor adaptado.
	42.03	Dispositivo interior adicional que permita la visión lateral.
	42.05	Dispositivo de visión del ángulo muerto.
43		Posición de asiento del conductor:
	43.01	Asiento del conductor a una altura adecuada para la visión normal y a una distancia normal del volante y el pedal.
	43.02	Asiento del conductor adaptado a la forma del cuerpo.
	43.03	Asiento del conductor con soporte lateral para mejorar la estabilidad.
	43.04	Asiento del conductor con reposabrazos.
	43.06	Adaptación del cinturón de seguridad.
	43.07	Tipo de cinturón de seguridad con soporte para mejorar la estabilidad.
44		Adaptaciones de la motocicleta (subcódigo obligatorio):
	44.01	Freno de mando único.
	44.02	Freno de la rueda delantera adaptado.
	44.03	Freno de la rueda trasera adaptado.
	44.04	Acelerador adaptado.
	44.08	Altura del asiento ajustada para permitir al conductor alcanzar el suelo con los dos pies en posición sentado y equilibrar la motocicleta durante la parada y en espera.
	44.09	Fuerza máxima de funcionamiento del freno de la rueda delantera … N (*) [por ejemplo «44.09(140 N)»].
	44.10	Fuerza máxima de funcionamiento del freno de la rueda trasera … N (*) [por ejemplo «44.10(240 N)»].
	44.11	Reposapiés adaptado.
	44.12	Manillar adaptado.
45		Únicamente motocicletas con sidecar.
46		Únicamente triciclos.
47		Limitado a los vehículos de más de dos ruedas que no necesiten que el conductor los equilibre para el arranque y la parada y en espera.
50		Limitado a un vehículo/un número de chasis específico (número de identificación del vehículo, NIV).
		Letras utilizadas en combinación con los códigos 01 a 44 para mayor precisión: a. izquierdo. b. derecho. c. mano. d. pie. e. medio. f. brazo. g. pulgar.

Códigos	Limitaciones
61	Limitación a conducción diurna (por ejemplo, desde una hora después del amanecer hasta una hora antes del anochecer).
62	Limitación a conducción en el radio de … km del lugar de residencia del titular, o dentro de la ciudad o región.
63	Conducción sin pasajeros.
64	Conducción con una limitación de velocidad de… km/h.
65	Conducción autorizada únicamente en presencia del titular de un permiso de conducción de como mínimo la categoría equivalente.
66	Sin remolque.
67	Conducción no permitida en autopista.
68	Exclusión del alcohol.
69	Limitación a conducción de vehículos equipados con dispositivo antiarranque en caso de alcoholemia conforme a la norma EN 50436. La indicación de una fecha de caducidad es optativa [por ejemplo “69” o “69 (01.01.2016)”].

Códigos	Subcódigos	Aspectos administrativos
70		Canje del permiso n.º … expedido por … (símbolo UE/ONU, si se trata de un tercer país; por ejemplo: “70.0123456789.NL”).
71		Duplicado del permiso n.º … (símbolo EU/ONU, si se trata de un tercer país; por ejemplo: “71.987654321.HR”).
73		Limitado a los vehículos de categoría B, de tipo cuatriciclo de motor (B1).
78		Limitado a vehículos con transmisión automática.
79		[…] Limitado a los vehículos que cumplen las prescripciones indicadas entre paréntesis en el marco de la aplicación del artículo 13 de la presente Directiva.
	79.01	Limitado a los vehículos de dos ruedas con o sin sidecar.
	79.02	Limitado a los vehículos de categoría AM de tres ruedas o cuatriciclos ligeros.
	79.03	Limitado a los triciclos.
	79.04	Limitado a los triciclos que lleven enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg.
	79.05	Motocicleta de categoría A1 con una relación potencia/peso superior a 0,1 kW/kg.
	79.06	Vehículo de categoría BE cuya masa máxima autorizada del remolque sea superior a 3.500 kg.
80		Limitado a los titulares de un permiso de conducción para vehículos de categoría A de tipo triciclo de motor que no hayan alcanzado la edad de 24 años.
81		Limitado a los titulares de un permiso de conducción para vehículos de categoría A de tipo motocicleta de dos ruedas que no hayan alcanzado la edad de 21 años.
95		Conductor titular del CAP que satisface la obligación de aptitud profesional prevista en la Directiva 2003/59/CE válida hasta el … [por ejemplo: “95 (01.01.12)”].
96		Vehículos de categoría B que lleven enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada de esta combinación exceda de 3.500 kg, pero no sobrepase los 4.250 kg.
97		No autorizados a conducir un vehículo de categoría C1 que entre en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo (**).

(*) Esta fuerza indica la capacidad del conductor para hacer funcionar el sistema.

(**) Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

Códigos nacionales

Códigos	Subcódigos	Significado
101		Aplicable al permiso de las clases D y D + E. Limitado a la conducción de autobuses en trayectos cuyo radio de acción no sea superior a 50 km alrededor del punto en que se encuentre normalmente el vehículo (artículos 5.2.c) y 6.2.d) del Real Decreto 1032/2007).
105		Velocidad máxima limitada, por causas administrativas, a:
	1	70 km/h.
	2	80 km/h.
	3	90 km/h.
	4	100 km/h.
106		Fecha de primera expedición del permiso. Ejemplo: 106.2.(16.7.72):
	2	Canje de permiso militar o policial.
	3	Canje de permiso extranjero.
	4	Es titular de otro permiso extranjero no susceptible de canje en España.
	5	Permiso nuevo obtenido tras haber sido declarada la pérdida de vigencia del que tuviera por haber agotado el crédito total de puntos asignados.
200		Anexo al permiso o licencia de conducción. El titular deberá llevar un documento expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico en el que figuran las condiciones de utilización del vehículo.
201		Anexo al permiso o licencia de conducción. El permiso o licencia no serán válidos sin un documento en el que figure el texto de la resolución que determina los períodos de tiempo en los que deberá cumplirse la sanción de suspensión de la autorización.
202		Limitado a la conducción de vehículos policiales y de los colectivos a los que se refiere el artículo 74.1, válido hasta el (1.1.2012) (por ejemplo: 202.01.01.2012) (artículo 74.2 Reglamento General de Conductores).

ANEXO II

Licencia de conducción y otras autorizaciones para conducir

A) Modelo y contenido de licencia de conducción

1. La licencia será de color blanco con trama verde, tendrá unas dimensiones de 80 milímetros de ancho por 105 milímetros de largo y estará compuesta por dos páginas.

2. En la licencia constarán los siguientes datos:

a) En la página 1:

1.º El Escudo de España.
2.º La mención «Licencia de conducción», escrita en letras mayúsculas.

b) En la página 2:

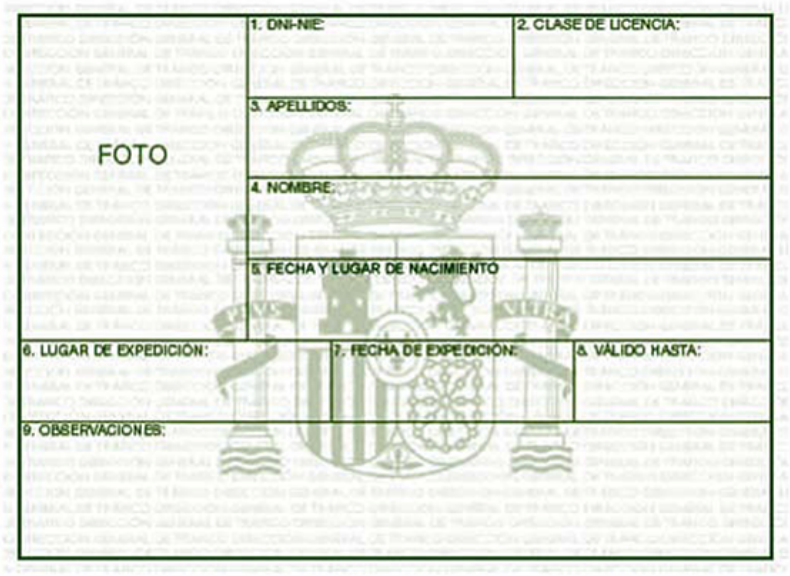
1.º La fotografía del titular.
2.º Las informaciones específicas de la licencia correspondientes a:

El número del documento de identidad del titular.
La clase de licencia.
El (los) apellido (s) del titular.
El nombre del titular.
La fecha y lugar de nacimiento.
Las menciones adicionales, las adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos, o de circulación que, en su caso, afectan al titular de la licencia durante la conducción.
El lugar de expedición.
La fecha de expedición de la licencia.
La fecha de expiración de la validez administrativa de la licencia.

Anverso



Reverso



B) Modelo de autorización ADR para el transporte de mercancías peligrosas

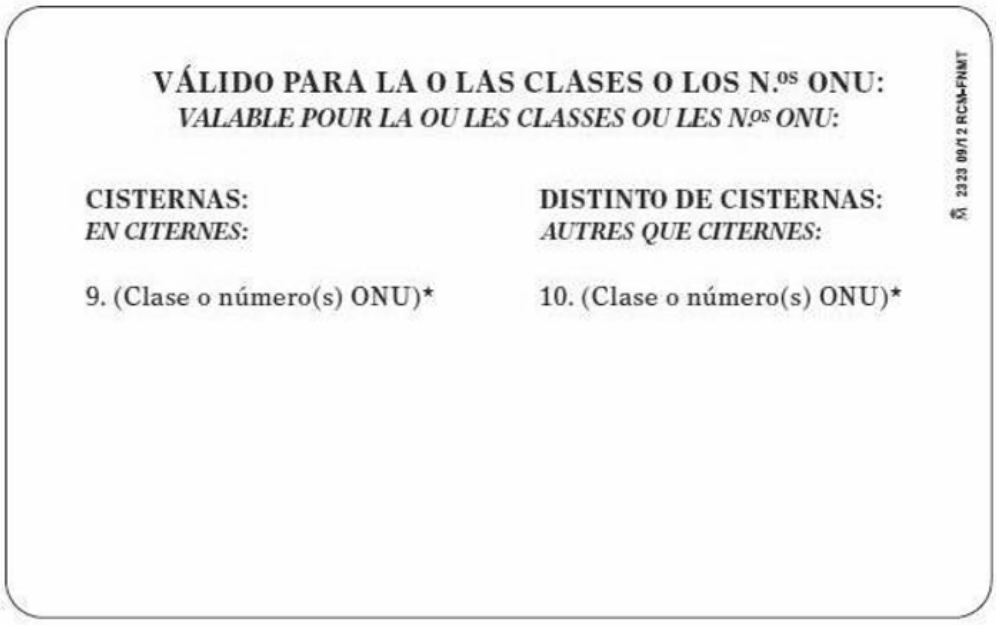
1. Las dimensiones físicas de la autorización, que será de plástico, serán conformes a las normas ISO 7810:2003 ID-1. El color será blanco con las letras en negro. En él se incluirá una característica de seguridad adicional, como un holograma, la impresión ultravioleta o patrones de garantía.

2. El modelo será el siguiente:

Anverso



Reverso

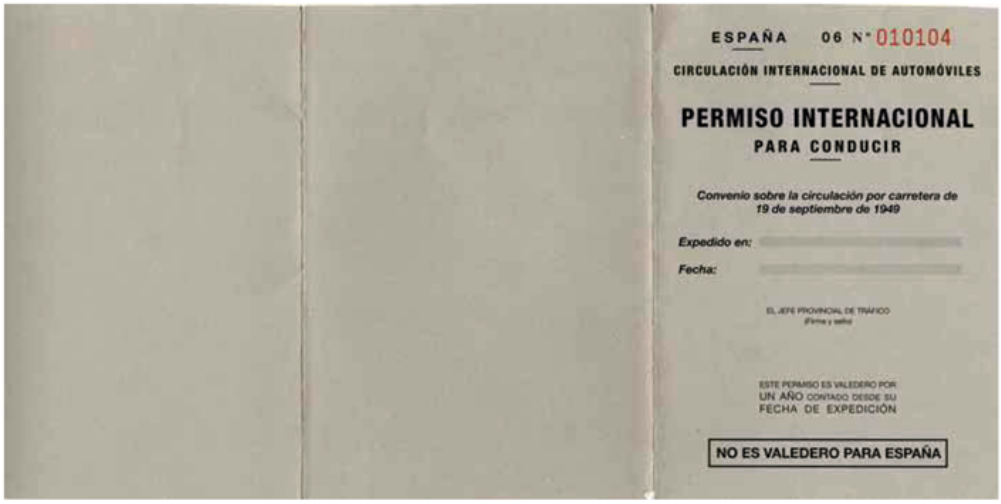


* Remplazar el texto por los datos que procedan.»

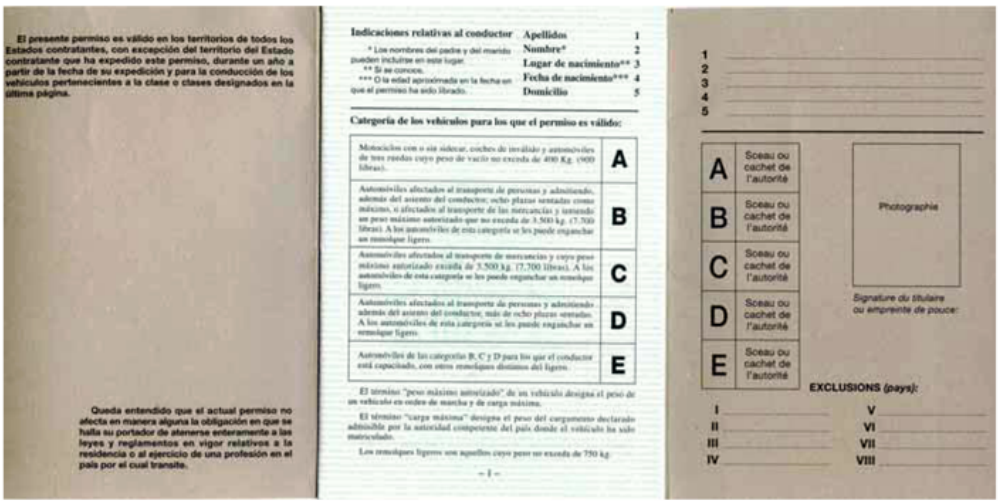
C) Modelo de permiso internacional para conducir

La firma del Jefe Provincial de Tráfico (firma y sello) podrá ser sustituida por el sello del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Anverso



Reverso



ANEXO III

Documentación para obtener las distintas autorizaciones para conducir

A) Obtención del permiso o licencia de conducción

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 8.1, a la solicitud para la expedición del permiso o la licencia de conducción, se acompañarán:

a) Numero del Documento Nacional de Identidad o Número de Identidad de Extranjero, así como el consentimiento, en su caso, para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documento de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos.

De no constar su consentimiento en la solicitud, deberá acompañarse fotocopia del Documento Nacional de Identidad o, en el caso de extranjeros, fotocopia de la tarjeta de estudiante, de la Tarjeta de Identidad de Extranjero, o de la tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión. En el caso de ciudadanos de la Unión Europea o de Estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o de cualquier otro Estado al que se extienda por Convenio Internacional el régimen previsto para los anteriores, presentarán copia de su certificado de registro, al que deberán acompañar asimismo copia de su Documento Nacional de Identidad o pasaporte, documentos que deberán estar en vigor.

b) Una fotografía reciente del rostro del solicitante de 32 por 26 mm, en color y con fondo claro, liso y uniforme, tomada de frente con la cabeza totalmente descubierta, y sin gafas de cristales oscuros o cualquier otra prenda que pueda impedir o dificultar la identificación de la persona, que se incorporará al expediente por el medio que establezca la Dirección General de Tráfico.

c) Declaración por escrito de no hallarse privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores.

d) Declaración por escrito de no ser titular de otro permiso de conducción, expedido en otro Estado miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de igual clase que el solicitado, o que haya sido restringido, suspendido o anulado.

e) Fotocopia del permiso de conducción que, en su caso, posea, ya sea expedido en España o en otro Estado miembro de la Unión Europea o en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, acompañado del documento original que será devuelto una vez cotejado.

f) Informe de aptitud psicofísica emitido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado, al que se hallará incorporada la fotografía a la que se hace referencia en el párrafo c) anterior.

2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 33, a la solicitud para la expedición del permiso internacional para conducir, se acompañarán los documentos que se indican en el número 1 párrafos a) y b), así como fotocopia del permiso de conducción nacional junto con el documento original que será devuelto una vez cotejado, en el supuesto de que el permiso de conducción extranjero no estuviera inscrito previamente en el Registro de Conductores e Infractores.

B) Prórroga de vigencia del permiso o licencia de conducción

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 13.2, a la solicitud de prórroga de vigencia del permiso o la licencia de conducción se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b) y f).

2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 13.4, para solicitar la prórroga de vigencia del permiso o la licencia de conducción cuyos titulares se encuentren en el extranjero, deberá remitirse a cualquier Jefatura Provincial de Tráfico la solicitud acompañada de los siguientes documentos:

a) Talón-foto, al que se hallará adherida la fotografía a que se refiere el apartado A).1. párrafo b).

b) Informe de aptitud psicofísica a que se hace referencia en el apartado A).1. párrafo f), que será expedido por un médico del país donde se encuentre el interesado y visado por la Misión Diplomática u Oficina Consular de España en dicho país.

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 15.4, para la renovación del permiso de conducción no sujeto a un período de vigencia determinado, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a), b) y f).

C) Duplicados del permiso o licencia de conducción

De acuerdo con lo establecido en el artículo 11.2, a la solicitud de duplicado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a) y b), así como:

a) El permiso o licencia de conducción original, cuando la causa sea el deterioro o la variación de datos.

b) El documento que acredite la variación de los datos que figuran en el permiso o en la licencia de conducción, cuando la causa sea la variación de datos.

D) Permisos de conducción expedidos en un estado miembro de la Unión Europea o en estados parte del acuerdo sobre el espacio económico europeo

1. Inscripción en el Registro de Conductores e Infractores.–De acuerdo con lo establecido en el artículo 16.2, a la solicitud de inscripción suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1. párrafos a), c) y e).

2. Sustitución del permiso de conducción en caso de sustracción, extravío o deterioro del original por el correspondiente permiso de conducción español.–De acuerdo con lo establecido en el artículo 17.1, a la solicitud se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b) y c), así como:

a) El permiso o licencia de conducción original, cuando la causa sea el deterioro.
b) El certificado expedido por la autoridad competente, en su caso.

3. Canje del permiso de conducción por otro español equivalente.–De acuerdo con lo establecido en el artículo 18.1, a la solicitud de canje del permiso de conducción suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b), c) y d), así como el permiso de conducción que se pretende canjear y fotocopia del mismo.

E) Permisos de conducción expedidos en terceros países

De acuerdo con lo establecido en el artículo 23.1, a la solicitud de canje del permiso de conducción suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b), c), d) y f), así como:

a) Declaración expresa de su titular responsabilizándose de la autenticidad, validez y vigencia del permiso y, en su caso, su traducción oficial al castellano o a la lengua cooficial correspondiente, entendiendo por tal la realizada conforme se indica en el artículo 21.1.párrafo b).
b) El permiso que se pretende canjear y fotocopia.

F) Permisos de conducción de los diplomáticos acreditados en España

De acuerdo con lo establecido en el artículo 24.2, a la solicitud de canje del permiso de conducción de los diplomáticos acreditados en España, sus ascendientes, descendientes o cónyuge, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b) y f), así como justificación de que son titulares de permiso de conducción válido equivalente al que solicitan.

G) Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 27.1, para obtener la autorización especial, a la solicitud suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1 párrafos a), b) y c), así como:

a) Certificado expedido por el centro de formación que haya impartido el curso en el que se acredite que el solicitante ha participado con aprovechamiento en un curso de formación inicial básico para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.
b) Informe de aptitud psicofísica a que se hace referencia en el apartado A).1 párrafo f), cuando el solicitante no sea titular de un permiso de conducción en vigor de alguna de las clases señaladas en el artículo 45.1, párrafo b).

2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28.2, para obtener la prórroga de la autorización especial, a la solicitud suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1 párrafos b) y c), así como:

a) Certificado expedido por el centro de formación que haya impartido el curso en el que se acredite que el solicitante ha seguido con aprovechamiento un curso de reciclaje básico y,

en su caso, de especialización, o, en su lugar, a elección del titular de la autorización, de formación inicial básico y, en su caso, de especialización, así como de haber superado los ejercicios prácticos individuales correspondientes.

b) Fotocopia de la autorización que se pretende prorrogar.

c) Informe de aptitud psicofísica a que se hace referencia en el apartado A).1 párrafo f), cuando el solicitante no sea titular de un permiso de conducción en vigor de alguna de las clases señaladas en el artículo 45.1.párrafo b).

d) El documento que se indica en el apartado A).1 párrafo a), en el caso de que no existan antecedentes del interesado en el Registro de conductores e infractores.

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 29.1 para obtener la ampliación de la autorización especial, a la solicitud suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1 párrafos b) y c), así como:

a) Certificado expedido por el centro de formación que haya impartido el curso en el que se acredite que el solicitante ha participado con aprovechamiento en un curso de formación inicial de especialización para la materia y superado los ejercicios prácticos individuales correspondientes.

b) Fotocopia de la autorización especial que posea el interesado.

c) El documento que se indica en el apartado A).1 párrafo a), en el caso de que no existan antecedentes del interesado en el Registro de conductores e infractores.

H) Prueba de control de conocimientos para la recuperación del permiso o la licencia de conducción

De acuerdo con lo establecido en el artículo 38.2, para realizar la prueba de control de conocimientos para la recuperación del permiso o la licencia de conducción, a la solicitud suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A) 1 a), b) y f), así como copia de la certificación prevista en la normativa reguladora de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

I) Canje de los permisos de conducción expedidos por las escuelas y organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil

1. Canje del permiso de conducción.–De acuerdo con lo establecido en el artículo 73.4, a la solicitud de canje suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b), c) y f), así como:

a) Permiso que se pretende canjear acompañado de fotocopia. Si su titular no hubiera cesado en el servicio activo o, cuando habiendo cesado, no fuera posible por razones de edad o de antigüedad de aquél canjear en un mismo acto todas las clases de su permiso de conducción, se le devolverá el permiso original, una vez cotejado.

b) Certificación acreditativa de hallarse en servicio activo o, en su caso, de la fecha en que se dejó de prestar.

2. Canje de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.–De acuerdo con lo establecido en el artículo 73.4, a la solicitud de canje suscrita por el interesado se acompañarán los documentos que se indican en el apartado A).1.párrafos a), b), c) y f), así como:

a) Autorización especial que se pretende canjear acompañada de fotocopia. Si su titular no hubiera cesado en el servicio activo, se le devolverá la autorización original, una vez cotejada.

b) Certificación acreditativa de hallarse en servicio activo o, en su caso, de la fecha en que se dejó de prestar.

c) Permiso de conducción militar de la clase B con, al menos, un año de antigüedad, en el supuesto de que el permiso civil de esta clase que posea no la alcance.

ANEXO IV

Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción

Enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción.

1. Capacidad Visual

Si para alcanzar la agudeza visual requerida es necesaria la utilización de lentes correctoras, deberá expresarse, en el informe de aptitud psicofísica, la obligación de su uso durante la conducción. Dichas lentes deberán ser bien toleradas. A efectos de este anexo, las lentes intraoculares no deberán considerarse como lentes correctoras, y se entenderá como visión monocular toda agudeza visual inferior a 0,10 en un ojo, con o sin lentes correctoras, debida a pérdida anatómica o funcional de cualquier etiología.

Exploración (1)	**Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios**		**Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas**	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	**Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)**	**Grupo 1 (4)**	**Grupo 2 (5)**
1.1 Agudeza visual.	Se debe poseer, si es preciso con lentes correctoras, una agudeza visual binocular de, al menos, 0,5.	Se debe poseer, con o sin corrección óptica, una agudeza visual de, al menos, 0,8 y, al menos, 0,1 para el ojo con mejor agudeza y con peor agudeza respectivamente. Si se precisa corrección con gafas, la potencia de éstas no podrá exceder de + 8 dioptrías.	No se admiten.	No se admiten.
	No se admite la visión monocular.	No se admite la visión monocular.	Los afectados de visión monocular con agudeza visual en el ojo mejor de 0,5 o mayor, y más de seis meses de antigüedad en visión monocular, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia, siempre que reúna las demás capacidades visuales. Cuando, por el grado de agudeza visual o por la existencia de una enfermedad ocular progresiva, los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico. Espejo retrovisor exterior a ambos lados del vehículo y espejo interior panorámico o, en su caso, espejo retrovisor adaptado.	No se admiten.
	No se admite la cirugía refractiva (distinta de afaquia)	No se admite la cirugía refractiva (distinta de afaquia)	Tras un mes de efectuada cirugía refractiva, aportando informe de la Intervención, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia, con período de vigencia máximo de un año. Trascurrido un año desde la fecha de la intervención, y teniendo en cuenta el defecto de refracción prequirúrgico, la refracción actual y la posible existencia de efectos secundarios no deseados, a criterio oftalmológico se fijará el período de vigencia posterior.	En caso de cirugía refractiva, y trascurridos tres meses desde la intervención, aportando informe de la intervención, se podrá obtener o prorrogar el permiso con período de vigencia máximo de un año. Trascurrido un año desde la fecha de la Intervención, y teniendo en cuenta el defecto de refracción prequirúrgico, la refracción actual y la posible existencia de efectos secundarios no deseados, a criterio oftalmológico se fijará el período de vigencia posterior.
1.2 Campo visual.	Si la visión es binocular, el campo binocular ha de ser normal. En el examen binocular, el campo visual central no ha de presentar escotomas absolutos en puntos correspondientes de ambos ojos ni escotomas relativos significativos en la sensibilidad retiniana.	Se debe poseer un campo visual binocular normal. Tras la exploración de cada uno de los campos monoculares, estos no han de presentar reducciones significativas en ninguno de sus meridianos. En el examen monocular, no se admite la presencia de escotomas absolutos ni escotomas relativos significativos en la sensibilidad retiniana.	No se admiten.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
	Si la visión es monocular, el campo visual monocular debe ser normal. El campo visual central no ha de presentar escotomas absolutos ni escotomas relativos significativos en la sensibilidad retiniana.	No se admite visión monocular.	No se admiten.	No se admiten.
1.3 Afaquias y pseudofaquias.	No se admiten las monolaterales ni las bilaterales.	Ídem grupo 1.	Trascurrido un mes de establecidas, si se alcanzan los valores determinados en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 1, el período de vigencia del permiso o licencia será, como máximo, de tres años, según criterio médico.	Trascurridos dos meses de establecidas, si se alcanzan los valores determinados en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 2, el período de vigencia del permiso será, como máximo, de tres años, según criterio médico.
1.4 Sensibilidad al contraste.	No deben existir alteraciones significativas en la capacidad de recuperación al deslumbramiento ni alteraciones de la visión mesópica.	Ídem grupo 1.	En el caso de padecer alteraciones de la visión mesópica o del deslumbramiento, se deberán establecer las restricciones y limitaciones que, a criterio oftalmológico sean precisas para garantizar la seguridad en la conducción. En todo caso se deben descartar patologías oftalmológicas que originen alteraciones incluidas en alguno de los restantes apartados sobre capacidad visual.	No se admiten.
1.5 Motilidad palpebral.	No se admiten ptosis ni lagoftalmias que afecten a la visión en los límites y condiciones señaladas en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 1.	No se admiten ptosis ni lagoftalmias que afecten a la visión en los límites y condiciones señaladas en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 2.	No se admiten.	No se admiten.
1.6 Motilidad del globo ocular.	Las diplopías impiden la obtención o prorroga.	Ídem grupo 1.	Las diplopías sólo se permitirán a criterio oftalmológico siempre que no se manifiesten en los 20º centrales del campo visual y no produzcan ninguna otra sintomatología, en especial fatiga visual. En las de reciente aparición debe transcurrir un período de, al menos, 6 meses sin conducir. En caso de permitirse la obtención o prorroga del permiso o licencia, el período de vigencia máximo será de tres años. Cuando la diplopía se elimine mediante la oclusión de un ojo se aplicaran las restricciones propias de la visión monocular.	No se admiten.
	El nistagmus impide la obtención o prórroga cuando no permita alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive, cuando sea manifestación de alguna enfermedad de las incluidas en el presente anexo o cuando, a criterio facultativo, origine o pueda originar fatiga visual durante la conducción.	El nistagmus impide la obtención o prórroga cuando no permita alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 2, ambos inclusive, cuando sea manifestación de alguna enfermedad de las incluidas en el presente anexo o cuando, a criterio facultativo, origine o pueda originar fatiga visual durante la conducción.	No se admiten.	No se admiten.
	No se admiten otros defectos de la visión binocular ni estrabismos que impidan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive. Cuando no impidan alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive, el oftalmólogo deberá valorar, principalmente, sus consecuencias sobre la fatiga visual, los defectos refractivos, el campo visual, el grado de estereopsis, la presencia de forias y de tortícolis y la aparición de diplopia, así como la probable evolución del proceso, fijando en consecuencia el período de vigencia.	No se admiten otros defectos de la visión binocular ni los estrabismos.	Cuando los estrabismos u otros defectos de la visión binocular no impidan alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive, y, debido a su repercusión sobre parámetros como la fatiga visual, los defectos refractivos, el campo visual, el grado de estereopsis, la presencia de forias y de tortícolis, la aparición de diplopia o por la probable evolución del proceso, los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, éste se fijará según el criterio del oftalmólogo.	Cuando los estrabismos u otros defectos de la visión binocular no impidan alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 2, ambos inclusive, el oftalmólogo deberá valorar sus consecuencias sobre parámetros como la fatiga visual, los defectos refractivos, el campo visual, el grado de estereopsis, la presencia de forias y de tortícolis, la aparición de diplopia y la probable evolución del proceso, fijando en consecuencia el período de vigencia, que será en todo caso como máximo de tres años.
1.7 Deterioro progresivo de la capacidad visual.	Las enfermedades progresivas que no permitan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 a 1.6 anteriores, ambos inclusive, impiden la obtención o prórroga.	Las enfermedades y los trastornos progresivos de la capacidad visual impiden la obtención o prórroga.	Cuando no impidan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 al 1.6, y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
	Cuando aún alcanzando los niveles fijados en los apartados 1.1 al 1.6 anteriores, ambos inclusive, la presión intraocular se encuentre por encima de los límites normales, se deberán analizar posibles factores de riesgo asociados y se establecerá un control periódico a criterio oftalmológico.	Idem grupo 1.	Cuando los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico.	Cuando los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso, el período de vigencia se fijará según criterio médico.
1.8 Deterioro agudo de la capacidad visual.	Tras una pérdida importante y brusca de visión en un ojo, deberá transcurrir un período de adaptación de 6 meses sin conducir, tras el cual se podrá obtener o renovar el permiso o licencia aportando informe oftalmológico favorable.	Idem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.

2. Capacidad auditiva

Cuando para alcanzar la agudeza auditiva mínima requerida que se indica en el apartado 2.1 sea necesaria la utilización de audífono, deberá expresarse la obligación de su uso durante la conducción.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
2.1 Agudeza auditiva.	Las hipoacusias, con o sin audífono, de más del 45 por 100 de pérdida combinada entre los dos oídos obtenido el índice de esta pérdida realizando audiometría tonal, impiden la obtención o prórroga del permiso o licencia.	Las hipoacusias, con o sin audífono, de más del 35 por 100 de pérdida combinada entre los dos oídos obtenido el índice de esta pérdida realizando audiometría tonal, impiden la obtención o prórroga del permiso.	Los afectados de hipoacusia con pérdida combinada de más del 45 por 100 (con o sin audífono) deberán llevar espejo retrovisor exterior a ambos lados del vehículo e interior panorámico.	No se admiten.

3. Sistema locomotor

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
3.1 Motilidad.	No debe existir ninguna alteración que impida la posición sedente normal o un manejo eficaz de los mandos y dispositivos del vehículo, o que requiera para ello de posiciones atípicas o fatigosas, ni afecciones o anomalías que precisen adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación.	Ídem grupo 1.	Las adaptaciones, restricciones y otras limitaciones que se impongan en personas, vehículos o en la circulación se determinarán de acuerdo con las discapacidades que padezca el interesado debidamente reflejadas en el informe de aptitud psicofísica y evaluadas en las correspondientes pruebas estáticas o dinámicas.	Excepcionalmente, se admitirán adaptaciones en vehículos y personas con informe favorable de la autoridad médica competente, siguiendo el protocolo establecido por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y con la debida evaluación, en su caso, en las pruebas estáticas o dinámicas correspondientes. En todo caso, se tendrán debidamente en cuenta los riesgos o peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos derivados de las discapacidades que se incluyan en este grupo.
3.2 Afecciones o anomalías progresivas.	No deben existir afecciones o anomalías progresivas.	Ídem grupo 1.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico.	No se admiten.
3.3 Talla.	No se admiten tallas que originen una posición de conducción incompatible con el manejo seguro del vehículo o con la correcta visibilidad del conductor.	Ídem grupo 1.	Cuando la talla impida una posición de conducción segura o no permita la adecuada visibilidad del conductor, las adaptaciones, restricciones o limitaciones que se impongan serán fijadas según criterio técnico y de acuerdo con el dictamen médico, con la debida evaluación, en su caso, en las correspondientes pruebas estáticas o dinámicas.	No se admiten.

4. Sistema cardiovascular

A efectos de valorar la capacidad funcional se utilizará la clasificación de la New York Heart Association en clases de actividad física de la persona objeto de exploración. En la clase funcional I se incluyen aquellas personas cuya actividad física no está limitada y no ocasiona fatiga, palpitaciones, disnea o dolor anginoso. En la clase funcional II se incluyen aquellas cuya actividad física está moderadamente limitada y origina sintomatología de fatiga, palpitaciones, disnea o dolor anginoso. En la clase III existe una marcada limitación de la actividad física habitual, apareciendo fatiga, palpitaciones, disnea o dolor anginoso tras una actividad menor de la habitual. La clase IV supone la aparición de síntomas en reposo.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción extraordinarios	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B +E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: (1), C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
4.1 Insuficiencia cardiaca.	No debe existir ninguna alteración con signos objetivos o funcionales de descompensación o síncope. Si coexiste con arritmias, se evaluarán según los apartados correspondientes.	No debe existir ninguna alteración con signos objetivos o funcionales de descompensación o síncope. Si coexiste con arritmias, se evaluarán según los apartados correspondientes.	No se admiten.	No se admiten
	No deben existir síntomas correspondientes a una clase funcional IV (NYHA).	No deben existir síntomas correspondientes a una clase funcional III o IV (NYHA).	En los casos de IC con síntomas correspondiente a las clases funcionales I, II y III, con informe favorable del médico que realice el seguimiento, se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia a criterio facultativo en las clases funcionales I y II, y máximo de 1 año en clase funcional III.	En los casos de IC con síntomas correspondiente a las clases funcionales I, II con informe favorable del médico que realice el seguimiento y siempre que la fracción de eyección del ventrículo izdo. sea al menos del 35%, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 2 años en clase funcional I y de 1 año en clase II.
4.2 Trastornos del ritmo.				
4.2.1 Bradicardias: enfermedad del nodo sinusal y trastornos de la conducción del nodo AV.	No se admiten las bradicardias con historia de síncopes secundarios a éstas. No se admiten el bloqueo A-V de segundo grado Mobitz II ni de tercer grado, incluso asintomáticos.	No se admite el bloqueo A-V de II grado Mobitz II, ni el bloqueo A-V de III grado o el bloqueo A-V congénito, incluso asintomáticos. No se admite ninguna otra forma de bradicardia asociada a síncope.	No se admiten. Cuando se haya tratado, con un marcapasos, con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia según el apartado «marcapasos». Si su origen es secundario a procesos metabólicos, fármacos, isquemia u otros reversibles, se esperará a su corrección para permitir la conducción.	Cuando se haya tratado, con un marcapasos, con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia según el apartado «marcapasos». Si su origen es secundario a procesos metabólicos, fármacos, isquemia u otros reversibles, se esperará a su corrección para permitir la conducción.
4.2.2 Bloqueo de rama izquierda, bifascicular, trifascicular y bifascicular con P-R largo.	No se admiten con historia de síncopes.	No se admiten con historia de síncopes. El bloqueo de rama alternante no se admite incluso asintomático.	Cuando se haya tratado, con un marcapasos, con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia según el apartado «marcapasos».	Cuando se haya tratado, con un marcapasos, con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia según el apartado «marcapasos».
4.2.3 Taquicardias supraventriculares (incluyendo fibrilación auricular y flutter).	No se admiten las taquicardias con historia de síncopes secundarios a éstas o síntomas limitantes. Cuando el paciente necesite anticoagulación, deberán considerarse las restricciones debidas a ésta.	No se admiten las taquicardias con historia de síncopes o síntomas secundarios a éstas. Cuando el paciente necesite anticoagulación, deberán considerarse las restricciones debidas a ésta.	Con informe favorable del cardiólogo en el que se acredite el tratamiento efectivo se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia a 3 años	Con informe favorable del cardiólogo en el que se acredite el tratamiento efectivo se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia a 2 años
4.2.4 Arritmias ventriculares.	No se admiten las taquicardias con historia de síncopes o síntomas limitantes secundarios a éstas, ni la taquicardia ventricular sostenida con enfermedad cardiaca estructural.	No se admiten las taquicardias con historia de síncopes o síntomas limitantes secundarios a éstas. No se admiten, incluso asintomáticos, la taquicardia ventricular (TV) polimórfica no sostenida, la TV sostenida o con indicación de desfibrilador (DAI), ni las TV sostenidas con enfermedad cardiaca estructural.	Con informe favorable del cardiólogo en el que se acredite el tratamiento efectivo se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia a 1 año	Con informe favorable del cardiólogo en el que se acredite el tratamiento efectivo se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia a 1 año
4.2.5 Síndrome del QT largo.	No se admite en presencia de historia de síncope, torsade de pointes (taquicardia helicoidal) o QT corregido mayor de 500 ms.	No se admite.	Una vez tratado el paciente, y previo informe de un especialista, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 1 año.	No se admiten excepciones.
4.2.6 Síndrome de Brugada.	No se admite si existe síncope previo o se ha superado un episodio de muerte súbita cardíaca.	No se admite si existe síncope previo o se ha superado un episodio de muerte súbita cardíaca.	Cuando el paciente haya sido tratado con un desfibrilador automático implantable, se aplicará el apartado correspondiente.	No se admiten excepciones.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción extraordinarios	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B +E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: (1), C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
4.3 Marcapasos, DAI y otros dispositivos.				
4.3.1 Marcapasos.	No se admite	No se admite	Transcurridas al menos dos semanas desde la implantación, y con informe favorable del cardiólogo, que verifique el buen estado del dispositivo y la curación de la herida, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 3 años.	Transcurridas al menos 4 semanas desde la implantación, y con informe favorable del cardiólogo, que verifique el buen estado del dispositivo y la curación de la herida, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 2 años.
4.3.2 Desfibrilador automático implantable.	No se admite.	No se admite.	Transcurridos 3 meses desde la implantación del desfibrilador para los casos de prevención secundaria y 2 semanas para la prevención primaria, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 1 año En el caso de sufrir una descarga apropiada, no se podrá obtener o renovar el permiso hasta transcurridos al menos 3 meses sin recurrencia y con informe favorable de un especialista. En el caso de descargas inapropiadas, no se podrá obtener o renovar el permiso hasta establecer las medidas que eviten nuevas descargas inapropiadas.	No se admite el desfibrilador automático implantable.
4.3.3 Dispositivo de asistencia mecánica cardíaca.	No se admite	No se admite	En los casos de dispositivo de asistencia cardíaca en pacientes en clase funcional I ó II, sin historia de arritmias ventriculares y sólo con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 1 año.	No se admite
4.4 Patología valvular.				
4.4.1 Valvulopatías.	No se admiten las valvulopatías con un grado funcional IV, o bien con episodios sincopales.	No se admiten las valvulopatías con clase funcional III, IV, o bien con una fracción de eyección inferior al 35%, o bien con episodios sincopales. No se admiten la estenosis mitral severa, la estenosis aórtica severa, ni la hipertensión pulmonar severa, incluso asintomáticas.	En las valvulopatias con clase funcional I,II o III, con informe favorable del cardiólogo en el que conste la ausencia de síncopes, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 3 años en clase funcional I y II y 1 año para clase III.	En las valvulopatías con clase funcional I o II, con FE superior al 35% y en ausencia de sincopes, con informe favorable del cardiólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso con reducción del periodo de vigencia de 2 años en clase funcional I y de 1 año en clase II. Aquellos pacientes con estenosis aórtica severa asintomática con fracción de eyección mayor de 55% y ergometría normal podrán, con informe favorable de su especialista, obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 1 año.
4.4.2 Prótesis valvulares cardiacas.	No debe existir utilización de prótesis valvulares cardíacas.	Idem grupo I.	Transcurridas al menos 6 semanas desde su implante, si fue quirúrgico, y 1 mes si fue percutáneo, siempre que cumplan los requisitos aplicables por los apartados de insuficiencia cardíaca, arritmias y anticoagulación (si procede), y con informe favorable de su especialista, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 3 años.	Transcurridos 3 meses desde su implante, si fue quirúrgico, y 1 mes si fue percutáneo, siempre que cumplan los requisitos aplicables por los apartados de insuficiencia cardíaca, arritmias y anticoagulación (si procede), y con informe favorable de su especialista, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia de 2 años.
4.5 Enfermedad arterial coronaria.				
4.5.1 Síndrome coronario agudo (SCA).	No se admite	No se admite	En los casos de síndrome coronario agudo transcurridas al menos 3 semanas, con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 1 año, superado el primer año el periodo de vigencia será de 3 años como máximo.	En los casos de antecedentes de síndrome coronario agudo, transcurridas al menos 6 semanas, previa prueba ergométrica negativa y con fracción de eyección por encima de 40%, con informe favorable del cardiólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 1 año, superado el primer año el periodo de vigencia será de 2 años como máximo.
4.5.2 Angina estable.	No se admiten los síntomas de angina en reposo, durante la conducción o con esfuerzos ligeros (clases funcionales III y IV).	No se admiten los síntomas de angina.	Tras la instauración del tratamiento y en ausencia de síntomas en reposo o con esfuerzo ligero, con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 3 años.	Tras la instauración del tratamiento, y en ausencia de síntomas, cuando las pruebas funcionales demuestren la ausencia de isquemia grave o arritmias inducidas por el esfuerzo, con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 2 años.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción extraordinarios	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B +E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: (1), C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
4.5.3 Cirugía de revascularización coronaria.	No se admite	No se admite	Transcurridas 6 semanas tras la cirugía, en ausencia de sintomatología isquémica y con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 1 año, fijándose posteriormente a criterio facultativo por un periodo máximo de 3 años.	Transcurridos 3 meses de la cirugía, en ausencia de sintomatología isquémica, con prueba ergométrica negativa, fracción de eyección mayor de 40% y con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo máximo de vigencia de 1 año.
4.5.4 Intervención coronaria percutanea programada.	No se admite	No se admite	Transcurrida 1 semana del procedimiento, en ausencia de angina de reposo o pequeños esfuerzos, y con informe favorable del cardiólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con un periodo máximo de vigencia de 3 años. Si la intervención fue debida a un síndrome coronario agudo, se aplicaran los criterios de dicho apartado.	Transcurridas 4 semanas del procedimiento, en ausencia de sintomatología isquémica, con prueba ergométrica negativa, fracción de eyección superior a 40% y con informe favorable del cardiólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo máximo de vigencia de 2 años. Si la intervención fue debida a un síndrome coronario agudo, se aplicaran los criterios de dicho apartado.
4.6 Hipertensión Arterial.	No se admite la hipertensión arterial maligna (HTA sistólica ≥180 y/o diastólica ≥ de 110) asociada a daño orgánico inminente o progresivo.	No se admite la hipertensión arterial grado III (HTA sistólica ≥180 y/o diastólica ≥ de 110)	Tras la resolución de los síntomas y el control de la TA con informe médico favorable se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con reducción del periodo de vigencia a 3 años	Tras la resolución de los síntomas y el control de la TA con informe médico favorable se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con reducción del periodo de vigencia a 2 años.
4.7 Aneurismas de grandes vasos.				
4.7.1 Aneurismas torácicos y abdominales.	No se admiten si el diámetro máximo de la aorta, según su localización y otros condicionantes como el síndrome de Marfán o la válvula aórtica bicúspide, que suponen riesgo repentino de rotura y tiene por ello indicación de cirugía.	No se admiten. si el diámetro máximo de la aorta, según su localización y otros condicionantes como el síndrome de Marfán o la válvula aórtica bicúspide, que suponen riesgo repentino de rotura, y en cualquier caso cuando la aorta exceda 55 mm. de diámetro.	Cuando el aneurisma esté por debajo de las indicaciones de cirugía, con informe favorable de cardiólogo, cirujano vascular o cardíaco, se podrá obtener o renovar el permiso con un periodo de vigencia establecido a criterio facultativo.	Cuando el aneurisma esté por debajo de las indicaciones de cirugía, con informe favorable del cardiólogo, del cirujano vascular o cardíaco se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia máximo de 1 año.
4.8 Arteriopatía periférica.				
4.8.1 Arteriopatía periférica.	Se valorará la posible asociación con cardiopatía isquémica.	Se valorará la posible asociación con cardiopatía isquémica.	No se admiten.	No se admiten.
4.8.2 Estenosis carotídea.	No se admite si tiene sintomatología neurológica.	No se admite si tiene sintomatología neurológica o estenosis severa asintomática.	En el caso de que la estenosis carotídea haya dado lugar a patología neurológica se aplicarán los criterios del apartado 9 de este anexo. En caso de clínica de cardiopatía isquémica, se aplicaran los criterios correspondientes.	En el caso de que la estenosis carotídea haya dado lugar a patología neurológica se aplicarán los criterios de del apartado 9 de este anexo. En ausencia de síntomas neurológicos, será preciso confirmar la ausencia de cardiopatía isquémica.
4.9 Enfermedades venosas.	No debe existir trombosis venosa profunda	No debe existir trombosis venosa profunda. No se admiten las varices voluminosas del miembro inferior ni las tromboflebitis.	No se admite. Una vez resuelta la enfermedad y con informe favorable del especialista, se podrá obtener o renovar el permiso con reducción del periodo de vigencia a criterio facultativo.	No se admite. Una vez resuelta la enfermedad y con informe favorable del especialista, se podrá obtener o renovar el permiso con reducción del periodo de vigencia a criterio facultativo.
4.10 Trasplante cardíaco.	No se admite	No se admite	En los casos de trasplante cardíaco con grado funcional NYHA I y II, con estabilidad en la clínica y tratamiento inmunoterápico estable, con informe favorable del especialista, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 1 año.	No se admite.
4.11 Cardiopatías congénitas.	Debe valorarse individualmente, considerando clase funcional, función ventricular, afección valvular, repercusión sobre la presión pulmonar e historia de síncopes o arritmias, considerando los apartados correspondientes	Ídem grupo I.	Con informe favorable del cardiólogo, en el que se haya valorado la complejidad de la cardiopatía y el riesgo de complicaciones,, su corrección quirúrgica si hubiera sido precisa, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia a criterio facultativo.	Ídem. grupo I
4.12 Miocardiopatías.				

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción extraordinarios	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B +E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: (1), C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
4.12.1 Miocardiopatía hipertrófica.	No se admite	No se admiten.	Con informe favorable del cardiólogo, en el que se haya valorado la ausencia de síncope y clase funcional IV, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 3 años en ausencia de síntomas, y 1 año en pacientes sintomáticos.	No debe haber síncopes, ni 2 o más de los siguientes criterios: espesor de la pared ventricular mayor de 3 cm., taquicardia ventricular no sostenida, historia de muerte súbita en parientes de primer grado o descenso de la T.A. durante el ejercicio. Si se cumplen los requisitos establecidos, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción con periodo de vigencia de 2 años, con informe favorable del cardiólogo.
4.12.2 Otras miocardiopatias (p ej, miocardiopatía arrtimogénica del ventrículo derecho, no compactada).	Debe evaluarse el riesgo individual considerando el riesgo de síncope, arritmias y la clase funcional, consultando los apartados correspondientes.	Ídem grupo 1	Con informe favorable del cardiólogo, en el que se consideren los riesgos asociados, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia a criterio facultativo.	Con informe favorable del cardiólogo, en el que se consideren los riesgos asociados y los riesgos particulares de la conducción en este grupo, se podrá obtener o prorrogar el permiso con periodo de vigencia a criterio facultativo.
4.13 Síncope.				
	No se admite el síncope reflejo recurrente o vagal, excluidos aquellos casos en los que los síncopes ocurran en circunstancias que nunca puedan concurrir con la conducción (p.ej, defecatorios o sucedidos durante pruebas médicas).	Ídem grupo 1.	Transcurridos 6 meses sin recurrencias con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso con una vigencia máxima de 2 años.	No se admite.
	No se admite el síncope recurrente o grave debido a la tos o a la deglución.	Ídem grupo 1.	Transcurridos 6 meses sin recurrencias, con informe favorable del cardiólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso con una vigencia máxima de 2 años.	No se admite.

5. Trastornos hematológicos

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1,D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
5.1 Trastornos oncohematológicos.	No se admiten los trastornos oncohematológicos hasta transcurridos diez años de remisión completa.	Ídem grupo 1.	En los casos señalados en la columna (2), transcurridos al menos tres meses sin alteraciones graves de las series hematológicas, con informe favorable del oncólogo o hematólogo en el que haga constar la sintomatología actual, el momento evolutivo, el tipo de tratamiento y los efectos derivados del mismo, a criterio facultativo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por un período máximo de un año. Superados los tres primeros años y hasta transcurridos diez en remisión completa debidamente acreditada por un informe del oncólogo o hematólogo, a criterio facultativo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por un período máximo de tres años.	En los casos señalados en la columna (3), transcurrido al menos un año sin episodios de pancitopenia grave, o tres meses sin alteraciones graves de alguna de las series hematológicas, con informe favorable del oncólogo o hematólogo en el que haga constar la ausencia de sintomatología, el momento evolutivo, y que el tratamiento y los efectos derivados del mismo no afectan a la capacidad de conducir, se podrá obtener o prorrogar el permiso por un período máximo de un año.
5.2 Trastornos no oncohematológicos.				
5.2.1 Anemias, leucopenias, trombopenias y poliglobulías, leucocitosis y trombocitosis graves.	No se admiten alteraciones graves de las series hematológicas en el último mes.	No se admiten alteraciones graves de las series hematológicas en los últimos tres meses.	Transcurrido un mes, el interesado deberá aportar informe médico en el que haga constar el riesgo de síncope, mareos u otras manifestaciones neurológicas, así como el riesgo de recidiva. A criterio facultativo se podrá reducir el período de vigencia.	Transcurridos tres meses, el interesado deberá aportar informe médico en el que haga constar el riesgo de síncope, mareos u otras manifestaciones neurológicas, así como el riesgo de recidiva. A criterio facultativo se podrá reducir el período de vigencia.
5.2.2 Trastornos asociados a déficits de factores de coagulación.	No se admiten déficits graves de factores de coagulación que requieran tratamiento sustitutivo habitual.	No se admiten déficits graves de factores de coagulación que requieran tratamiento sustitutivo.	En los casos señalados en la columna (2) que requieran tratamiento sustitutivo habitual, con informe del hematólogo que acredite el adecuado control del tratamiento se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia máximo de dos años.	En los casos señalados en la columna (3) que requieran tratamiento sustitutivo ocasional, con informe médico que acredite el control adecuado del tratamiento, se podrá obtener o prorrogar el permiso con período de vigencia máximo de un año.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1,D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
5.2.3 Tratamiento anticoagulante.	No se admite hasta transcurrido un mes desde la instauración del tratamiento. No se admiten las descompensaciones graves de las pruebas de coagulación en el último año que hayan requerido ingreso hospitalario para su control.	No se admiten.	En los casos en que se haya producido una descompensación grave de las pruebas de coagulación en el último año que haya requerido ingreso hospitalario para su control, con informe favorable del médico en el que haga constar la ausencia de riesgo relevante de síncopes derivados de descompensaciones graves o debidos a los efectos secundarios del tratamiento, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de dos años como máximo.	Transcurrido un mes desde el inicio del tratamiento, y con informe favorable del médico en el que haga constar la ausencia de riesgo relevante de síncopes derivados de descompensaciones graves o debidos a los efectos secundarios del tratamiento, se podrá obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia máximo de un año. En el caso de haberse producido descompensaciones graves en el último año que hayan requerido ingreso hospitalario, no se podrá obtener o prorrogar el permiso hasta que no hayan transcurrido al menos tres meses desde el último episodio.

6. Sistema renal

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1 , D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
6.1 Nefropatías.	No se permiten aquellas en las que, por su etiología, tratamiento o manifestaciones, puedan poner en peligro la conducción de vehículos.	Ídem grupo 1.	Los enfermos sometidos a programas de diálisis, con informe favorable de un nefrólogo, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia, reduciendo, a criterio facultativo, el período de vigencia.	No se admiten.
6.2 Transplante renal.	No se admite el transplante renal.	No se admite el transplante renal.	Los sometidos a transplante renal, transcurridos más de seis meses de antigüedad de evolución sin problemas derivados de aquél, con informe favorable de un nefrólogo, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia con período de vigencia establecido a criterio de facultativo.	Los sometidos a transplante renal, transcurridos más de seis meses de antigüedad de evolución sin problemas derivados de aquél, en casos excepcionales, debidamente justificados mediante informe favorable de un nefrólogo, podrán obtener o prorrogar permiso con período de vigencia máximo de un año.

7. Sistema respiratorio

A los efectos del apartado 7.2, se entenderá por síndrome moderado de apnea obstructiva del sueño cuando el índice de apnea-hipopnea se encuentre entre 15 y 29 y por síndrome grave cuando el índice sea igual o superior a 30, asociados en ambos casos a un nivel de somnolencia excesivo durante el día.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
7.1 Disneas.	No deben existir disneas permanentes en reposo o de esfuerzo leve.	No deben existir disneas o pequeños esfuerzos ni paroxísticas de cualquier etiología.	No se admiten.	No se admiten.
7.2 Síndrome de apnea obstructiva del sueño.	No se admite el síndrome de apnea de sueño (diagnosticado mediante un estudio de sueño), con un Índice de apnea-hipopnea igual o superior a 15, asociado a somnolencia diurna moderada o grave.	Ídem grupo 1.	En los casos señalados en la columna (2), con el informe favorable de una Unidad de Sueño en el que conste: el adecuado nivel de cumplimiento del tratamiento y un control satisfactorio de la enfermedad, en especial de la somnolencia diurna, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por un período de vigencia máximo de tres años.	En los casos señalados en la columna (3), con el informe favorable de una Unidad de Sueño en el que conste: el adecuado nivel de cumplimiento del tratamiento y un control satisfactorio de la enfermedad, en especial de la somnolencia diurna, se podrá obtener o prorrogar el permiso por un período de vigencia de un año como máximo.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
7.3 Otras afecciones.	No deben existir trastornos pulmonares, pleurales, diafragmáticos y mediastínicos que determinen incapacidad funcional, valorándose el trastorno y la evolución de la enfermedad, teniendo especialmente en cuenta la existencia o posibilidad de aparición de crisis de disnea paroxística, dolor torácico intenso u otra alteraciones que puedan influir en la seguridad de la conducción.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.

8. Enfermedades Metabólicas y Endocrinas

A los efectos de este Reglamento se entenderá por hipoglucemia grave la que exija la ayuda de otra persona y por hipoglucemia recurrente la hipoglucemia grave dentro de un plazo de 12 meses.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
8.1 «Diabetes mellitus».	No debe existir diabetes mellitus que curse con inestabilidad metabólica severa que requiera asistencia hospitalaria, ni diabetes mellitus en tratamiento con insulina o con fármacos hipoglucemiantes.	No debe existir diabetes mellitus que curse con inestabilidad metabólica severa que requiera asistencia hospitalaria, ni diabetes mellitus tratada con insulina o con fármacos hipoglucemiantes.	Siempre que sea preciso el tratamiento con insulina o con fármacos hipoglucemiantes se deberá aportar informe médico favorable, que acredite el adecuado control de la enfermedad y la adecuada formación diabetológica del interesado. El período de vigencia máximo será de cinco años, y podrá ser reducido a criterio facultativo.	Los afectados de diabetes mellitus de tipo 1 y los de tipo 2 que requieran tratamiento con insulina, aportando informe favorable, del médico que realice el seguimiento, en el que acredite el adecuado control de la enfermedad y la adecuada formación diabetológica del interesado, en casos muy excepcionales podrán obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia máximo de 1 año. Los afectados de diabetes tipo 2 que precisen tratamiento con fármacos hipoglucemiantes, deberán aportar informe favorable del médico que realice el seguimiento, en que acredite el buen control y el conocimiento de la enfermedad y el período máximo de vigencia será de tres años.
8.2 Cuadros de hipoglucemia.	No deben existir, en el último año, cuadros recurrentes de hipoglucemia grave ni alteraciones metabólicas que cursen con pérdida de conciencia.	Ídem grupo 1.	En los casos en que la hipoglucemia se produzca durante las horas de vigilia, transcurridos al menos 3 meses sin crisis, excepcionalmente con informe médico favorable, debidamente justificado, en el que se acredite el conocimiento de la hipoglucemia se podrá obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia máximo de 1 año.	No se admiten.
8.3 Enfermedades tiroideas.	No deben existir hipertiroidismos complicados con síntomas cardíacos o neurológicos ni hipotiroidismos sintomáticos, excepto si el interesado presenta informe favorable de un especialista en endocrinología	No deben existir hipertiroidismos complicados con síntomas cardíacos o neurológicos ni hipotiroidismos sintomáticos.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.	No se admiten.
8.4 Enfermedades paratiroideas.	No deben existir enfermedades paratiroideas que ocasionen incremento de excitabilidad o debilidad muscular, excepto si el interesado presenta informe favorable de un especialista en endocrinología.	No deben existir enfermedades paratiroideas que ocasionen incremento de excitabilidad o debilidad muscular.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.	No se admiten.
8.5 Enfermedades adrenales.	No se permite la enfermedad de Addison, el Síndrome de Cushing y la hiperfunción medular adrenal debida a feocromocitoma.	No se admiten las enfermedades adrenales.	Los afectados de enfermedades adrenales deberán presentar un informe favorable de un especialista en endocrinología en el que conste el estricto control y tratamiento de los síntomas. El período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de dos años.	No se admiten.

9. Sistema Nervioso y Muscular

No deben existir enfermedades del sistema nervioso y muscular que produzcan pérdida o disminución grave de las funciones motoras, sensoriales o de coordinación que incidan involuntariamente en el control del vehículo.

Se define la epilepsia como la presentación de dos o más crisis epilépticas en un plazo menor de 5 años. Por crisis epiléptica provocada la que tiene un factor causante identificable y evitable.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
9.1 Enfermedades del Sistema Nervioso Central.	No deben existir enfermedades del sistema nervioso central que produzcan disminución importante de las funciones cognitivas, motoras, sensitivas, sensoriales o de coordinación, o movimientos anormales de cabeza, tronco o extremidades, que puedan interferir en el adecuado control del vehículo.	Ídem grupo 1.	Los afectados de enfermedades del sistema nervioso central, que incidan en la conducción en los términos establecidos en la columna (2), deberán aportar un informe del neurólogo en el que se haga constar: la exploración clínica y sintomatología actual, el pronóstico de la evolución de la enfermedad, y el tratamiento prescrito. A criterio facultativo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia, cuya vigencia será como máximo de cinco años.	No se admiten.
9.2 Epilepsias y crisis convulsivas de otras etiologías.	No se permiten cuando hayan aparecido crisis epilépticas convulsivas o crisis con pérdida de conciencia durante el último año.	Sólo se permiten cuando no han precisado tratamiento ni se han producido crisis durante los diez últimos años.	Los afectados de epilepsias con crisis convulsivas o con crisis con pérdida de conciencia, deberán aportar informe favorable de un neurólogo en el que se haga constar el diagnostico, el cumplimiento del tratamiento, la frecuencia de crisis y que el tratamiento farmacológico prescrito no impide la conducción. El período de vigencia del permiso o licencia será de dos años como máximo. En el caso de ausencia de crisis durante los tres últimos años, el período de vigencia será de cinco años como máximo.	Los afectados de epilepsias deberán aportar informe favorable de un neurólogo en el que se acredite que no han precisado tratamiento ni han padecido crisis durante los diez últimos años, no existe ninguna patología cerebral relevante ni actividad epileptiforme en el EEG. El período de vigencia del permiso será de dos años como máximo.
	En el caso de crisis convulsivas o con pérdida de conciencia durante el sueño, se deberá constatar que, al menos, ha transcurrido un año sólo con estas crisis y sólo durante el sueño	Sólo se permiten cuando no han precisado tratamiento ni se han producido crisis durante los diez últimos años.	En el caso de estas crisis durante el sueño, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de dos años, con informe favorable de un neurólogo en el que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, la ausencia de otras crisis convulsivas y que el tratamiento farmacológico prescrito, en su caso, no impide la conducción. En el caso de ausencia de este tipo de crisis durante los tres últimos años, el período de vigencia será de cinco años como máximo.	Los afectados de epilepsias deberán aportar informe favorable de un neurólogo en el que se acredite que no han precisado tratamiento ni han padecido crisis durante los diez últimos años, no existe ninguna patología cerebral relevante ni actividad epileptiforme en el EEG. El período de vigencia del permiso será de dos años como máximo.
	En el caso de crisis epilépticas repetidas sin influencia sobre la conciencia o sobre la capacidad de actuar, se deberá constatar que, al menos, ha transcurrido un año sólo con este tipo de crisis.	En el caso de crisis epilépticas repetidas sin influencia sobre la conciencia o sobre la capacidad de actuar, se deberá constatar que, al menos, ha transcurrido un año sólo con este tipo de crisis y sin tratamiento	Deberá aportarse informe favorable de un neurólogo en que se haga constar el diagnóstico, cumplimiento del tratamiento, en su caso, la frecuencia de las crisis y que el tratamiento farmacológico prescrito no impide la conducción. El período de vigencia del permiso será de dos años como máximo.	Deberá aportarse informe favorable de un neurólogo en que haga constar el diagnostico, la no existencia de otro tipo de crisis y que no ha precisado tratamiento durante el último año. El período de vigencia del permiso será de un año como máximo.
	En el caso de crisis epiléptica provocada debido a un factor causante identificable se deberá aportar un informe neurológico favorable en el que conste además un período libre de crisis de, al menos, seis meses. Se tendrán en cuenta otros apartados de este Anexo.	En el caso de crisis epiléptica provocada, debida a un factor causante identificable, se deberá aportar un informe neurológico favorable que acredite un período libre de crisis de, al menos, un año e incluya valoración electroencefalográfica. Se tendrán en cuenta otros apartados de este Anexo. En caso de lesiones estructurales cerebrales con riesgo aumentado, para el inicio de crisis epilépticas, deberá valorarse su magnitud mediante informe neurológico.	No se admiten.	No se admiten.
	En el caso de primera crisis o única no provocada, se deberá acreditar un período libre de crisis de, al menos, seis meses mediante informe neurológico.	En el caso de primera crisis o única no provocada, se deberá acreditar un período libre de crisis de, al menos, cinco años y sin fármacos antiepilépticos mediante informe neurológico. A criterio neurológico y si se reúnen buenos indicadores de pronóstico se podrá reducir el período libre de crisis exigido.	No se admiten.	No se admiten.
	En el caso de otras pérdidas de conciencia se deberán evaluar en función del riesgo de recurrencia y de la exposición al riesgo.	En el caso de otras pérdidas de conciencia se deberán evaluar en función del riesgo de recurrencia y de la exposición al riesgo.	No se admiten.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
	Si se produce una crisis convulsiva o con pérdida de conciencia durante un cambio o retirada de medicación se deberá acreditar 1 año libre de crisis una vez restablecido el tratamiento antiepiléptico. A criterio neurológico se podrá impedir la conducción desde el inicio de la retirada del tratamiento y durante el plazo de 6 meses tras el cese del mismo.	No se admite la mediación antiepiléptica.	No se admiten.	No se admiten.
9.3 Alteraciones del equilibrio.	No deben existir alteraciones del equilibrio (vértigos, inestabilidad, mareo, vahído) permanentes, evolutivos o intensos, ya sean de origen otológico o de otro tipo.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.
9.4 Enfermedades neuromusculares.	No deben existir enfermedades neuromusculares que produzcan disminución importante de las funciones motoras, sensitivas, de coordinación, o temblores que puedan interferir en el adecuado control del vehículo.	Ídem grupo 1.	Los afectados de enfermedades neuromusculares, que incidan en la conducción en los términos establecidos en la columna (2), deberán aportar un informe del neurólogo en el que se haga constar: la exploración clínica y sintomatología actual, el pronóstico de la evolución de la enfermedad, y el tratamiento prescrito. A criterio facultativo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia, cuya vigencia será como máximo de cinco años.	No se admiten.
9.5 Enfermedad cerebrovascular.	No se admiten los accidentes isquémicos transitorios hasta transcurridos, al menos, seis meses sin síntomas neurológicos.	Ídem grupo 1.	Transcurridos al menos seis meses del accidente isquémico transitorio, con informe del neurólogo en el que se confirme: el diagnostico de isquemia transitoria, la etiología probable y el tratamiento prescrito, a criterio facultativo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por un período de vigencia máximo de un año. Transcurridos tres años con estabilidad clínica, el período de vigencia se determinará a criterio facultativo por un máximo de cinco años.	Excepcionalmente, transcurridos al menos seis meses de un accidente isquémico transitorio, con informe del neurólogo en el que se confirme: el diagnostico de isquemia transitoria, la etiología probable y el tratamiento prescrito, a criterio facultativo se podrá obtener o prorrogar el permiso por un período de vigencia máximo de un año.
	No se admiten los infartos o hemorragias cerebrales hasta al menos doce meses después de establecidas las secuelas. En la fase de secuela, no debe existir disminución importante de las funciones cognitivas, motoras, sensitivas, sensoriales o de coordinación, o movimientos anormales de cabeza, tronco o extremidades, que puedan interferir en el adecuado control del vehículo.	No se admiten los infartos o hemorragias cerebrales hasta al menos doce meses después de establecidas las secuelas. En la fase de secuela, no debe existir ninguna alteración de las funciones motoras, sensitivas, sensoriales, cognitivas ni trastornos del movimiento que puedan interferir en el control del vehículo.	En los casos señalados en la columna (2), con informe del neurólogo, en el que haga constar: la sintomatología existente, el tratamiento prescrito y el pronóstico de evolución, excepcionalmente y a criterio facultativo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia máximo de un año. Transcurridos tres o más años con estabilidad clínica, el período de vigencia se determinará a criterio facultativo por un máximo de cinco años.	En los casos señalados en la columna (3), con informe del neurólogo, en el que haga constar: la ausencia de alteraciones motoras, sensoriales, cognitivas o trastornos del movimientos que puedan interferir en el control del vehículo, el tratamiento prescrito y el pronóstico de evolución, excepcionalmente, a criterio facultativo, se podrá obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia de un año.

10. Trastornos mentales y de conducta

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
10.1 Delirium, demencia, trastornos amnésicos y otros trastornos cognoscitivos.	No deben existir supuestos de delirium o demencia. Tampoco se admiten casos de trastornos amnésicos u otros trastornos cognoscitivos que supongan un riesgo para la conducción.	No se admiten.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un neurólogo o psiquiatra, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año.	No se admiten.
10.2 Trastornos mentales debidos a enfermedad médica no clasificados en otros apartados.	No deben existir trastornos catatónicos, cambios de personalidad particularmente agresivos, u otros trastornos que supongan un riesgo para la seguridad vial.	No se admiten.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un neurólogo o psiquiatra, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año.	No se admiten.
10.3 Esquizofrenia y otros trastornos psicóticos.	No debe existir esquizofrenia o trastorno delirante. Tampoco se admiten otros trastornos psicóticos que presenten incoherencia o pérdida de la capacidad asociativa, ideas delirantes, alucinaciones o conducta violenta, o que por alguna otra razón impliquen riesgo para la seguridad vial.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un psiquiatra o psicólogo, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año.	No se admiten.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
10.4 Trastornos del estado de ánimo.	No deben existir trastornos graves del estado de ánimo que conlleven alta probabilidad de conductas de riesgo para la propia vida o la de los demás.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.5 Trastornos disociativos.	No deben admitirse aquellos casos que supongan riesgo para la seguridad vial.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.6 Trastornos del sueño de origen no respiratorio.	No se admiten casos de narcolepsia o trastornos de hipersomnias diurnas de origen no respiratorio, ya sean primarias, relacionadas con otro trastorno mental, enfermedad médica o inducidas por sustancias. Tampoco se admiten otros trastornos del ritmo circadiano que supongan riesgo para la actividad de conducir. En los casos de insomnio se prestará especial atención a los riesgos asociados al posible consumo de fármacos.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen facultativo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.7 Trastornos del control de los impulsos.	No se admiten casos de trastornos explosivos intermitentes u otros cuya gravedad suponga riesgo para la seguridad vial.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.8 Trastornos de la personalidad.	No deben existir trastornos graves de la personalidad, en particular aquellos que se manifiesten en conductas antisociales con riesgo para la seguridad de las personas.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
10.9 Trastornos del desarrollo intelectual.	No debe existir retraso mental con cociente intelectual inferior a 70.	No debe existir retraso mental con un cociente intelectual inferior a 70.	No se admiten.	No se admiten.
	En los casos de retraso mental con cociente intelectual entre 50 y 70, se podrá obtener o prorrogar si el interesado acompaña un dictamen favorable de un psiquiatra o psicólogo.	No se admiten.	Cuando el dictamen del psiquiatra o psicólogo sea favorable a la obtención o prórroga, se podrán establecer condiciones restrictivas según criterio facultativo.	No se admiten.
10.10 Trastornos por déficit de atención y comportamiento perturbador.	No deben existir trastornos por déficit de atención cuya gravedad implique riesgo para la conducción. Tampoco se admiten casos moderados o graves de trastorno disocial u otros comportamientos perturbadores acompañados de conductas agresivas o violaciones graves de normas cuya incidencia en la seguridad vial sea significativa.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	No se admiten.
10.11 Otros trastornos mentales no incluidos en apartados anteriores.	No deben existir trastornos disociativos, adaptativos u otros problemas objeto de atención clínica que sean funcionalmente incapacitantes para la conducción.	Ídem grupo 1.	Cuando exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.

11. Trastornos relacionados con sustancias

Serán objeto de atención especial los trastornos de dependencia, abuso o trastornos inducidos por cualquier tipo de sustancia. En los casos en que se presenten antecedentes de dependencia o abuso, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción siempre que la situación de dependencia o abuso se haya extinguido tras un período demostrado de abstinencia y no existan secuelas irreversibles que supongan riesgo para la seguridad vial. Para garantizar estos extremos se requerirá un dictamen favorable de un psiquiatra, de un psicólogo, o de ambos, dependiendo del tipo de trastorno.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
11.1 Abusos de alcohol.	No se admite la existencia de abuso de alcohol ni cualquier patrón de uso en el que el sujeto no pueda disociar conducción y consumo de alcohol. Tampoco se admiten casos de antecedentes de abuso en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de abuso con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
11.2 Dependencia del alcohol.	No se admite la existencia de dependencia de alcohol. Tampoco se admiten casos de antecedentes de dependencia en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de dependencia con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
11.3 Trastornos inducidos por alcohol.	No se admite la existencia de trastornos inducidos por alcohol, tales como abstinencia, delirium, demencia, trastornos psicóticos u otros que supongan riesgo para la seguridad vial. Tampoco se admiten casos de antecedentes de trastornos inducidos por alcohol en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de trastornos inducidos por alcohol con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
11.4 Consumo habitual de drogas y medicamentos.	No se admite el consumo habitual de sustancias que comprometan la aptitud para conducir sin peligro, ni el consumo habitual de medicamentos que, individualmente o en conjunto, produzcan efectos adversos graves en la capacidad para conducir.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente y con informe médico favorable, el medicamento o medicamentos indicados en (2) no influya de manera negativa en el comportamiento vial del interesado se podrá obtener o prorrogar permiso o licencia, reduciendo, en su caso, el período de vigencia según criterio facultativo.	No se admiten.
11.5 Abuso de drogas o medicamentos.	No se admite el abuso de drogas o medicamentos. Si existe antecedente de abuso, la rehabilitación ha de acreditarse debidamente.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de abuso de drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
11.6 Dependencia de drogas y medicamentos.	No se admite la dependencia de drogas o medicamentos. Si existe antecedente de dependencia, la rehabilitación ha de acreditarse debidamente.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de dependencia de drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.
11.7 Trastornos inducidos por drogas o medicamentos.	No se admite delirium, demencia, alteraciones perceptivas, trastornos psicóticos u otros inducidos por drogas o medicamentos que supongan riesgos para la seguridad vial. Tampoco se admiten casos de antecedentes de trastornos inducidos por drogas o medicamentos en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	Ídem grupo 1.	En los casos de existir antecedentes de trastornos mentales inducidos por drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.

12. Aptitud perceptivo-motora

La exploración de las aptitudes perceptivo-motoras se realizará a través de los predictores establecidos.

Cuando, según criterio facultativo, mediante la entrevista inicial y/o a partir de los predictores utilizados, se detecten indicios de deterioro aptitudinal que puedan incapacitar para conducir con seguridad, se requerirá la realización de exploración complementaria sistematizada para valorar el estado de las funciones mentales que puedan estar influyendo en aquél. Incluso podrá requerirse la realización de una prueba práctica de conducción.

Con carácter general, el psicólogo tendrá en cuenta las posibilidades de compensación de las posibles deficiencias considerando la capacidad adaptativa del individuo.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
12.1 Estimación del movimiento.	No se admite ninguna alteración que limite la capacidad para adecuarse con seguridad a situaciones de tráfico que requieran estimaciones de relaciones espacio-temporales.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, no impidan la obtención o prórroga, se podrá limitar la velocidad máxima según criterio facultativo.	No se admiten.
12.2 Coordinación visomotora.	Alteraciones que supongan la incapacidad para adaptarse adecuadamente al mantenimiento de trayectorias establecidas.	Ídem grupo 1.	Se podrá autorizar la conducción de un vehículo automático, previa evaluación en las correspondientes pruebas prácticas. En los casos de obtención, se tendrá en cuenta la capacidad de aprendizaje psicomotor. Se podrán establecer condiciones restrictivas a criterio facultativo.	No se admiten.
12.3 Tiempo de reacciones múltiples.	No se admiten alteraciones graves en la capacidad de discriminación o en los tiempos de respuesta.	Ídem grupo 1.	Cuando, excepcionalmente, no impidan la obtención o prórroga, se podrá limitar la velocidad máxima según criterio facultativo.	No se admiten.
12.4 Inteligencia práctica.	No se admiten casos en los que la capacidad de organización espacial resulte inadecuada para la conducción.	Ídem grupo 1.	No se admiten.	No se admiten.

13. Otras causas no especificadas

Cuando se dictamine la incapacidad para conducir por alguna causa no incluida en los apartados anteriores, se requerirá una justificación particularmente detallada y justificada con

expresión del riesgo evaluado y del deterioro funcional que a juicio del facultativo impide la conducción.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (4)
13.1 Otras causas no especificadas.	No se debe obtener ni prorrogar permiso o licencia de conducción a ninguna persona que padezca alguna enfermedad o deficiencia no mencionada en los apartados anteriores que pueda suponer una incapacidad funcional que comprometa la seguridad vial al conducir, excepto si el interesado acompaña un dictamen facultativo favorable. Igual criterio se establece para trasplantes de órganos no incluidos en el presente anexo.	Ídem grupo 1.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.	Ídem grupo 1.

Significado de los números entre paréntesis:

(1) Aptitudes a explorar y evaluar en los conductores objeto del reconocimiento, tanto si pertenecen al grupo 1 como al 2 (artículo 45).

(2) Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar licencia o permiso de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B y B + E.

(3) Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar permiso de conducción de las clases C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D, D + E y otras autorizaciones (artículo 45.1.b y 2).

(4) Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a imponer en personas, vehículos o de circulación para obtener y prorrogar licencias y permisos de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B y B + E sujetos a conducciones restrictivas.

(5) Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a imponer en personas, vehículos o de circulación para obtener y prorrogar permisos de conducción de las clases C1, C1 + E, C, C +E, D1, D1 + E, D, D + E y otras autorizaciones (artículo 45.1.b y 2).

14. Otros procesos oncológicos no hematológicos

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación en permiso o licencia sujetos a condiciones restrictivas	
	Grupo 1: AM, A1, A2, A, B, B + E y LCC (art. 45.1a) (2)	Grupo 2: C1, C1 + E, C, C + E, D1,D1 + E, D, D + E (art. 45.1b y 2) (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
14.1 Otros procesos oncológicos no hematológicos.	No deben existir procesos oncológicos que, por su sintomatología o tratamiento, produzcan pérdida o disminución grave de las capacidades sensitivas, cognitivas o motoras que incidan en la conducción.	Ídem grupo 1.	En los casos de procesos oncológicos que incidan en la conducción en los términos expuestos en la columna (2), con informe del oncólogo en el que haga constar: la ausencia de enfermedad cerebral y de neuropatía periférica de grado 2 o superior, la sintomatología actual, el momento evolutivo, el tipo de tratamiento y las repercusiones del mismo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia de un año. En los casos sin evidencia de enfermedad actual y que no estén recibiendo tratamiento activo, el período de vigencia será como máximo de cinco años.	En los casos de procesos oncológicos que incidan en la conducción en los términos expuestos en la columna (3), con informe del oncólogo en el que haga constar: la ausencia de enfermedad cerebral, de neuropatía periférica y de sintomatología, el momento evolutivo, el tipo de tratamiento y que el mismo no incide en la capacidad de conducción, se podrá obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia que será como máximo de un año, hasta transcurridos cinco años de remisión completa.

ANEXO V

Pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones

A) Cuadro de pruebas a realizar para obtener permiso o licencia de conducción.

PRUEBAS					
Clase de permiso	Aptitud psicofísica	Control de conocimientos		Control de aptitudes y comportamientos	
		Común	Específica	En circuito cerrado	En circulación
AM	X		X	X	

PRUEBAS					
Clase de permiso	Aptitud psicofísica	Control de conocimientos		Control de aptitudes y comportamientos	
		Común	Específica	En circuito cerrado	En circulación
A1	X	X	X	X	X
A2	X	X	X	X	X
A	X				
B	X	X		X	X
B + E	X		X	X	X
C1	X		X	X	X
C1 + E	X		X	X	X
C	X		X	X	X
C + E	X		X	X	X
D1	X		X	X	X
D1 + E	X		X	X	X
D	X		X	X	X
D + E	X		X	X	X
LCM (1)	X		X	X	
LVA (2)	X		X	X	

(1) LCM: Licencia para conducir vehículos para personas de movilidad reducida.

(2) LVA: Licencia para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos.

B) Pruebas a realizar según la clase de permiso o licencia de conducción solicitados

1. Prueba de control de conocimientos común.–El contenido de la prueba de control de conocimientos común a realizar por los solicitantes del permiso de conducción, con excepción de los aspirantes del permiso de conducción de la clase AM, versará sobre las materias que se indican a continuación:

1.ª Las disposiciones legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial, especialmente las que se refieren a la señalización, reglas de prioridad y limitaciones de velocidad.

2.ª Los accidentes de circulación: factores que intervienen. Causas más frecuentes de los accidentes.

3.ª La vigilancia y las actitudes con respecto a los demás usuarios: su importancia. Necesidad de una colaboración entre los usuarios: no molestar, no sorprender, advertir, comprender, prever los movimientos de los demás.

4.ª Las funciones de percepción, de evaluación y de toma de decisiones, principalmente el tiempo de reacción y las modificaciones de los comportamientos del conductor vinculados a los efectos del alcohol, drogas, medicamentos, enfermedades, estados emocionales, fatiga, sueño y otros factores.

5.ª Los principios relativos al respeto de las distancias de seguridad entre vehículos, a la distancia de frenado y a la estabilidad del vehículo en la vía teniendo en cuenta las diferentes condiciones meteorológicas o ambientales, las características de los distintos tipos y tramos de vía y el estado de la calzada.

6.ª Los riesgos de la conducción asociados a los diferentes estados de la calzada especialmente cuando varíen en función de las condiciones atmosféricas y de la hora del día o de la noche. La seguridad de la conducción en los túneles.

7.ª La vía: clases y partes de la vía. Sus características y disposiciones legales referidas a ella.

8.ª Los riesgos específicos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de la vía y con los usuarios más vulnerables, como por ejemplo los peatones (especialmente los niños, las personas de edad avanzada o discapacitadas, las personas ciegas o sordas), los ciclistas, los conductores de ciclomotores, de motocicletas, de vehículos para personas de movilidad reducida y otros.

9.ª Los riesgos inherentes a la circulación y a la conducción de los diversos tipos de vehículos y a las diferentes condiciones de visibilidad de sus conductores.

10.ª Normativa relativa a los documentos administrativos necesarios para circular conduciendo un vehículo de motor: documentos relativos al conductor, al vehículo y, en su caso, a la carga transportada.

11.ª Normas generales sobre el comportamiento que debe adoptar el conductor en caso de accidente (señalizar, alertar) y medidas y primeros auxilios que puede adoptar, si procede, para socorrer a las víctimas de accidentes de circulación.

12.ª Factores y cuestiones de seguridad relativos a la carga del vehículo y a las personas transportadas.

13.ª Precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

14.ª Los elementos mecánicos relacionados con la seguridad de la conducción y, en particular, poder detectar los defectos más corrientes que puedan afectar a los sistemas de dirección, suspensión, ruedas, frenos y neumáticos, alumbrado y señalización óptica (luces, indicadores de dirección, catadióptricos) y escape, a los retrovisores, lavaparabrisas y limpiaparabrisas, y a los cinturones de seguridad y las señales acústicas.

15.ª Los equipos de seguridad de los vehículos, especialmente la utilización de los cinturones de seguridad, reposacabezas y equipos de seguridad destinados a los niños.

16.ª La utilización del vehículo en relación con el medio ambiente: uso adecuado de las señales acústicas, conducción económica y ahorro de combustible, limitación de emisiones contaminantes y otras medidas a tener en cuenta por el conductor para evitar la contaminación ambiental.

2. Prueba de control de conocimientos específicos.–Los solicitantes de permiso de conducción, según su clase, deberán realizar, además de la prueba de control de conocimientos comunes sobre las materias que se señalan en el punto anterior, una prueba de control de conocimientos específicos que versará sobre las materias que a continuación se indican:

1.º Permiso de conducción de la clase AM:

a) Normas y señales reguladoras de la circulación,

b) Cuestiones, factores, equipos y elementos de seguridad concernientes al conductor, al vehículo y, en su caso, a la carga transportada.

2.º Permiso de conducción de las clases A1 y A2:

a) La normativa específica aplicable a la conducción y circulación de motocicletas, triciclos y cuatriciclos.

b) Utilización de la indumentaria de protección, como guantes, botas, otras prendas, el casco y, en su caso, el cinturón de seguridad.

c) Visibilidad de estos vehículos por los demás usuarios de la vía.

d) Factores de riesgo ligados a las diferentes condiciones de la vía, prestando especial atención a los tramos deslizantes tales como recubrimientos de drenaje, señales en la calzada (líneas, flechas) y raíles de tranvía.

e) Aspectos mecánicos con incidencia en la seguridad vial, prestando especial atención a las luces de emergencia, en su caso, a los niveles de aceite y a la cadena de tracción.

f) La técnica de conducción de motocicletas, triciclos y cuatriciclos.

g) Factores y cuestiones de seguridad vial concernientes a los conductores.

3.º **(Suprimido)**

4.º Permiso de conducción de las clases C1 y C:

a) La normativa sobre tiempos de conducción y de descanso y utilización del aparato de control regulados en el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, y en el Reglamento (CEE) núm. 3821/1985 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985. Así como lo dispuesto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, modificado por el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

b) La normativa específica sobre la circulación de los vehículos de transporte de mercancías.

c) Los documentos relativos al conductor, a los vehículos y a los transportes requeridos en el transporte de mercancías en tráfico nacional e internacional.

d) Conducta que se debe observar en caso de accidente, conocimientos de las medidas que hay que tomar en accidentes y ocasiones similares, incluidas las medidas de emergencia y los primeros auxilios.

e) Las precauciones a tener en cuenta para desmontar y colocar las ruedas.

f) La normativa sobre masas y dimensiones de los vehículos y sobre limitadores de velocidad.

g) Obstaculización de la visibilidad para el conductor y los demás usuarios causadas por las características del vehículo y su carga.

h) Utilización de los sistemas de frenado y reducción de velocidad.

i) Influencia del viento en la trayectoria del vehículo.

j) La utilización económica de los vehículos.

k) Factores de seguridad relativos a la carga del vehículo: control de la carga (colocación y sujeción), dificultades con diferentes tipos de carga (líquidos, cargas que cuelgan), carga y descarga de mercancías y empleo del material destinado a tal efecto.

l) Principios de construcción y funcionamiento de: motores de combustión interna, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza), circuito de combustible, sistema eléctrico, sistema de arranque, sistema de transmisión (embrague, caja de cambios, etc.)

m) Aspectos generales en materia de lubricación y protección anticongelante.

n) Construcción, montaje, utilización correcta y mantenimiento de los neumáticos.

ñ) Tipos, principios de funcionamiento, partes principales, conexiones, empleo y mantenimiento cotidiano de los mecanismos de frenado y aceleración.

o) Métodos de busca de las causas de una avería y capacidad para efectuar pequeñas reparaciones con ayuda de las herramientas adecuadas.

p) Mantenimiento preventivo de vehículos e intervenciones habituales necesarias.

q) Aspectos elementales de la responsabilidad del conductor en lo que se refiere al recibo, el transporte y la entrega de las mercancías de conformidad con las condiciones convenidas.

r) Factores y cuestiones de seguridad vial concernientes a los conductores.

Los solicitantes de permiso de conducción de la clase C1 que no estén incluidos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 3821/1985, estarán exentos de las materias que se indican en los párrafos a), b) y c) anteriores.

5.º Permiso de conducción de las clases D1 y D:

a) Las materias que se indican en los párrafos a), e), f), y g), así como en los párrafos l) al p), ambos inclusive, del punto 2.4º anterior.

b) La normativa específica sobre la circulación de vehículos de transporte colectivo de viajeros.

c) Los documentos relativos al conductor, a los vehículos y a los viajeros exigibles en el transporte de viajeros en tráfico nacional e internacional.

d) Conducta, comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente o incidente, incluidas las medidas de emergencia tales como la evacuación de los pasajeros.

e) La normativa relativa a las personas transportadas y a la responsabilidad del conductor en el transporte de pasajeros de todo tipo de autobuses.

f) Factores y cuestiones de seguridad vial concernientes a los conductores.

6.º Permiso de conducción de las clases B + E, C1 + E, C + E, D1 + E y D + E:

a) La normativa específica, factores y cuestiones de seguridad vial relativos a los conductores, a los conjuntos de vehículos y a su carga.

b) Los factores de seguridad concernientes a la carga del vehículo.

c) Tipos, principios de funcionamiento, partes principales, conexiones, empleo y mantenimiento cotidiano de los sistemas de acoplamiento y principios a tener en cuenta en el acoplamiento y desacoplamiento de remolques y semirremolques al vehículo tractor.

d) La técnica de conducción de conjuntos de vehículos.

Los solicitantes de permiso de conducción de la clase C1 + E que no estén incluidos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 3821/1985, estarán exentos de las materias que se indican en los párrafos a), b) y c) del punto 2.4.º anterior.

Los solicitantes de licencia de conducción realizarán una prueba de control de conocimientos específicos sobre normas y señales reguladoras de la circulación, cuestiones, factores, equipos y elementos de seguridad concernientes al conductor, al vehículo y, en su caso, a la carga transportada, teniendo en cuenta en cada caso el vehículo cuya conducción autoriza.

3. Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.

1. Los solicitantes de permiso de conducción de la clase AM realizarán las siguientes maniobras:

A) Zigzag entre jalones a velocidad reducida.
B) Circular sobre una franja de anchura limitada.

Los solicitantes de permiso de la clase AM limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros realizarán las maniobras H) e I) (estacionamiento en línea) del punto 3.

2. Los solicitantes de permiso de conducción de las clases A1 y A2 realizarán, además de las maniobras A) y B) del punto 1 anterior, las siguientes:

C) Zigzag entre conos.
D) Sortear un obstáculo.
E) Aceleración y frenado controlado.
F) Frenado de emergencia controlado.

Las maniobras A) y B) se realizarán a poca velocidad y deben permitir comprobar el manejo del embrague en combinación con el freno, el equilibrio, la dirección de la visión, la posición sobre la motocicleta o el ciclomotor y la posición de los pies en los reposapiés.

Las maniobras C) y D) se realizarán a más velocidad: la primera, alcanzando al menos 30 km/h, y la segunda, para sortear un obstáculo a una velocidad mínima de 50 km/h, y deben permitir comprobar la posición sobre la motocicleta, la dirección de la visión, el equilibrio, la técnica de conducción y la técnica del cambio de marchas.

Las maniobras E) y F) se realizarán a velocidades mínimas de 30 km/h y 50 km/h, respectivamente, y deben permitir comprobar el manejo del freno delantero y trasero, la dirección de la visión y la posición sobre la motocicleta.

Una vez realizadas las maniobras, el aspirante dejará la motocicleta o el ciclomotor correctamente estacionados, apoyados sobre su soporte central o lateral y con el motor parado.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán:

a) Colocarse y ajustarse el casco y, en su caso, la indumentaria de protección, como guantes, botas y otras prendas.

b) Efectuar verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, de los frenos, del sistema de dirección, del interruptor de parada de emergencia (si existiera), de la cadena de tracción, del nivel de aceite, de los faros, de los catadióptricos, de los indicadores de dirección y de la señal acústica.

c) Quitar el soporte del vehículo y desplazarlo sin ayuda del motor caminando a su lado y conservando el equilibrio.

d) Poner en marcha el motor y prepararse para realizar las maniobras antes indicadas.

3. Los solicitantes de permiso de la clase B realizarán las siguientes maniobras con incidencia en la seguridad vial:

G) Marcha atrás en recta y curva efectuando un recorrido en marcha atrás, manteniendo una trayectoria rectilínea y utilizando la vía de circulación adaptada para girar a la derecha o a la izquierda en una esquina.

H) Cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado.

I) Estacionamiento y salida del espacio ocupado al estacionar (en línea, oblicuo o perpendicular), utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano o en pendiente ascendente o descendente.

J) Frenado para detener el vehículo con precisión utilizando, si es necesario, la capacidad máxima de frenado de aquél.

De las cuatro maniobras antes descritas, cada aspirante deberá realizar al menos dos, de las que una contendrá una marcha atrás. Estas maniobras podrán realizarse durante el desarrollo de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y, cuando las circunstancias lo aconsejen, en circuito cerrado.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo las prescripciones siguientes:

a) Regular el asiento para conseguir una posición sentada correcta.

b) Ajustar los retrovisores, el cinturón de seguridad y los reposacabezas.

c) Controlar el cierre de las puertas.

d) Efectuar verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, del sistema de dirección, de los frenos, de líquidos (por ejemplo, aceite del motor, líquido refrigerante, líquido del lavaparabrisas), de los faros, de los catadióptricos, de los indicadores de dirección y de la señal acústica.

Los solicitantes de la autorización que habilita para conducir con el permiso de la clase B conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg sin rebasar los 4.250 kg y la masa máxima autorizada del remolque supere los 750 kg a la que hace referencia el artículo 5.5, deberán realizar la maniobra I) anterior y la M) del punto 7.

4. Los solicitantes de permiso de las clases C1 y C, además de las maniobras G) e I) (estacionamiento en línea) indicadas en el punto 3, realizarán la siguiente maniobra con incidencia en la seguridad vial:

K) Estacionamiento seguro para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar.

5. Los solicitantes de permiso de las clases D1 y D, además de la maniobra G) indicada en el punto 3, realizarán la siguiente maniobra con incidencia en la seguridad vial:

L) Estacionar para dejar que los pasajeros entren y salgan con seguridad.

6. Previamente a la realización de las maniobras indicadas en los puntos 4 y 5, los aspirantes deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente, además de las prescripciones establecidas en el punto 3. párrafos a), b) y d) para los aspirantes a la obtención del permiso de la clase B, alguna de las siguientes:

a) Verificar la asistencia del frenado y la dirección; comprobar el estado de las ruedas, de sus tornillos de fijación, de los guardabarros, los parabrisas, las ventanillas y los limpiaparabrisas; comprobar y utilizar el panel de instrumentos, incluido el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) núm. 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985. La comprobación y utilización del tacógrafo no se aplica para los solicitantes de permiso de conducción de las clases C1 o C1 + E que no estén incluidos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 3821/1985.

b) Comprobar la presión, los depósitos de aire y la suspensión.

c) Comprobar los factores de seguridad en relación con la carga del vehículo: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, mecanismo de carga (si existe), cierre de la cabina (si existe), colocación de la carga y sujeción de ésta (clase C1 y C únicamente).

d) Ser capaz de tomar medidas especiales de seguridad del vehículo; comprobar las bodegas de carga, las puertas de servicio, las salidas de emergencia, el material de primeros auxilios, los extintores y demás equipos de seguridad (clases D1 y D únicamente).

7. Los solicitantes de permiso de la clase B + E, además de la maniobra G) indicada en el punto 3, realizarán las siguientes maniobras con incidencia en la seguridad vial:

M) Proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque.

Esta maniobra debe comenzar con el vehículo tractor y su remolque uno al lado del otro (es decir, no en línea).

N) Estacionamiento seguro para cargar o descargar.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente, además de las prescripciones establecidas en el punto 3.párrafos a), b), c) y d) para los aspirantes a la obtención del permiso de la clase B, las siguientes:

a) Comprobar los factores de seguridad en relación con la carga del remolque: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, cierre de la cabina (si existe), colocación de la carga y sujeción de ésta.
b) Comprobar el mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas.

8. Los solicitantes de permiso de las clases C1 + E, C + E, D1 + E, y D + E, además de las maniobras G) del punto 3 y M) del punto 7, realizarán las siguientes maniobras con incidencia en la seguridad vial:

a) La maniobra K) del punto 4 para las clases C1 + E y C + E.
b) La maniobra L) del punto 5 para las clases D1 + E y D + E.

Previamente a la realización de dichas maniobras, los aspirantes deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente las prescripciones establecidas en el punto 6.párrafos a), b), c) y d) y en el punto 7. párrafos a) y b).
9. Los solicitantes de licencia de conducción para vehículos para personas de movilidad reducida deberán realizar las maniobras C) y E) del punto 2, y los de licencia de conducción para vehículos especiales agrícolas las maniobras H) del punto 3, K) del punto 4 y M) del punto 7.

4. Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

1. Los aspirantes deberán efectuar obligatoriamente, con toda seguridad y con las precauciones necesarias, las operaciones siguientes:

a) Comprobaciones previas. Entre otros, el aspirante deberá verificar los diversos sistemas de seguridad y elementos técnicos del vehículo así como la documentación del mismo.
b) Posición del conductor, regulación del asiento y los retrovisores y utilización del cinturón de seguridad.
c) Puesta en marcha del motor y arranque y desbloqueo de la dirección.
d) Progresión normal. Posición en la calzada y utilización del carril adecuado. Conducción en curva. Distancias de seguridad o separación. Velocidad adaptada al tráfico/vía y relación de marchas conveniente. Observación ante las distintas situaciones del tráfico. Cruce de túneles y pasos inferiores. Conducción económica y no perjudicial para el medio ambiente.
e) Maniobras: Observación del tráfico, señalización y ejecución de las maniobras. Incorporaciones. Desplazamientos laterales. Adelantamientos. Comportamiento en intersecciones. Cambios de sentido. Paradas y estacionamientos.
f) Abandonar el lugar de estacionamiento; arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación.
g) Cambios de dirección: girar a la izquierda y a la derecha; cambiar de carril.
h) Entrar y salir de una autopista (caso de existir): incorporación desde el carril de aceleración; salir por el carril de deceleración.
i) Otros componentes viales (caso de existir): glorietas, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas, túneles.
j) Tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.
k) Obediencia de señales.
l) Utilización de los sistemas de alumbrado y señalización óptica.
m) Manejo del vehículo y sus mandos.

2. Los aspirantes a la autorización que habilita para conducir con el permiso de la clase B conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg sin rebasar los 4.250 kg a la que se refiere el artículo 5.5, deberán realizar los siguientes ejercicios:

aceleración, deceleración, marcha atrás, frenado, distancia de frenado, cambio de carril, frenar/esquivar, oscilación del remolque, acoplamiento y desacoplamiento del remolque y estacionamiento.

3. Los aspirantes al permiso de la clase A1 y A2, además de las operaciones anteriores, deberán efectuar obligatoriamente las siguientes:

a) Antes de iniciar la prueba. En presencia del examinador cada aspirante deberá demostrar que sabe y es capaz de:

Colocarse y ajustarse correctamente el casco y verificar los demás equipos de seguridad y protección propios de la motocicleta.

Quitar el soporte del vehículo.

b) Una vez finalizada la prueba. El conductor deberá dejar la motocicleta correctamente estacionada, con el motor parado y apoyada sobre su soporte.

Para el acceso progresivo al permiso de la clase A2 al que se refiere el artículo 5.3, los aspirantes deberán realizar las operaciones previstas en el punto 1. d) y e) anterior.

4. Los aspirantes al permiso de la clase B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E, además de las operaciones exigidas con carácter general, deberán efectuar las siguientes:

Verificar la asistencia del frenado y de la dirección.

Utilizar los diversos sistemas de frenado.

Utilizar los sistemas de reducción de velocidad distintos del freno de servicio.

Adaptar la trayectoria del vehículo en las curvas, teniendo en cuenta su longitud y voladizos.

Utilizar el tacógrafo, en su caso. Este requisito no se aplica para los solicitantes de permiso de conducción de las clases C1 o C1 + E que no estén incluidos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 3821/1985.

Arrancar, cambiar, detenerse y parar con suavidad y seguridad.

Comprobar el estado de las ruedas, tornillos de fijación de estas, guardabarros, parabrisas, ventanillas y limpiaparabrisas, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza).

Conducir de forma que se garantice la seguridad y se reduzcan el consumo de combustible y las emisiones durante la aceleración, desaceleración, conducción en cuesta arriba y cuesta abajo, si procede seleccionando las marchas manualmente.

5. Los aspirantes al permiso de la clase D, además de las operaciones exigidas con carácter general, deberán ser capaces de adoptar las disposiciones particulares relativas a la seguridad del vehículo y de las personas transportadas.

C) Pruebas a realizar por los solicitantes de la autorización especial para vehículos que transporten mercancías peligrosas

1. Pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica.

1. El contenido de la prueba teórica común de control de conocimientos versará sobre los siguientes temas:

a) Disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas.

b) Principales tipos de riesgo.

c) Información relativa a la protección del medio ambiente para el control de la transferencia de residuos.

d) Medidas de prevención y de seguridad adecuadas a los distintos tipos de riesgo.

e) Comportamiento tras un accidente (primeros auxilios, seguridad vial, conocimientos básicos relativos a la utilización de los equipos de protección, instrucciones escritas, etc.).

f) Marcado, etiquetado, inscripciones y paneles naranja.

g) Lo que el conductor de un vehículo deberá hacer o abstenerse de hacer durante el transporte de mercancías peligrosas.

h) Objeto y funcionamiento del equipamiento técnico de los vehículos.

i) Prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo o en un contenedor.

j) Precauciones a tomar durante la carga y descarga de las mercancías peligrosas.

k) Informaciones generales relativas a la responsabilidad civil.
l) Información sobre las operaciones de transporte multimodal.
m) Manipulación y estiba de bultos.
n) Restricciones de tráfico en los túneles e instrucciones sobre el comportamiento en los túneles (prevención de incidentes, la seguridad, las medidas a tomar en caso de incendio o en otras situaciones de emergencia, etc.).
o) Responsabilidad con la seguridad.

2. Además de la prueba teórica común que se indica en el punto anterior, todo conductor que solicite la autorización especial deberá poseer una formación teórica especializada y deberá realizar una prueba teórica específica de control de conocimientos, conforme se expresa a continuación:

1.º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten mercancías peligrosas en cisternas o contenedores cisterna, sobre los siguientes temas:

a) Comportamiento en marcha de los vehículos, incluyendo los movimientos de la carga.
b) Disposiciones especiales relativas a los vehículos.
c) Conocimientos teóricos generales de los distintos dispositivos de llenado y vaciado.
d) Disposiciones suplementarias específicas relativas a la utilización de estos vehículos (certificados de aprobación, marcas de aprobación, etiquetado y paneles naranja, etc.).

2.º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias y objetos explosivos (clase 1), sobre los siguientes temas:

a) Riesgos inherentes a las materias y objetos explosivos y pirotécnicos.
b) Normativa específica aplicable al transporte de materias y objetos explosivos.
c) Reglamento de explosivos y disposiciones complementarias sobre transporte de materias y objetos explosivos.
d) Disposiciones particulares relativas al cargamento en común de materias y objetos de la clase 1.

3.º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias radiactivas (clase 7), sobre los siguientes temas:

a) Riesgos inherentes a las radiaciones ionizantes.
b) Disposiciones particulares relativas al embalaje, la manipulación, el cargamento en común y a la estiba de materias radiactivas.
c) Disposiciones especiales a tomar en caso de accidente o incidente en el que estén involucradas materias radiactivas.

3. Para poder realizar las pruebas teóricas específicas será necesario haber superado la prueba teórica común.

2. Pruebas de control sobre formación práctica.

1. La prueba de formación práctica consistirá en la realización de unos ejercicios prácticos individuales sobre, al menos, las materias que a continuación se indican:

a) Operaciones de carga y descarga, manipulación y estiba de paquetes de materias peligrosas.
b) Medidas a adoptar en caso de accidente o incidente.
c) Primeros auxilios a las víctimas.
d) Extinción de incendios. Utilización de los medios disponibles: manejo de extintores y otros medios de extinción sobre casos reales. Atención especial al empleo del agua.

2. Los conductores que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten mercancías peligrosas en cisternas o contenedores cisterna, deberán poseer una formación práctica y realizar unos ejercicios prácticos sobre obturación de grietas y soluciones de emergencia en ruta frente a averías que produzcan escapes, derrames u otras emergencias, con especial atención al manejo del equipo de «tapafugas», así como sobre las operaciones de carga y descarga de cisternas, baterías de recipientes y contenedores cisterna.

3. Los conductores de vehículos que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias de las clases 1 ó 7, deberán poseer una formación práctica y realizar unos ejercicios prácticos sobre las cuestiones contenidas en el punto 1. párrafos a), b) y d), en lo que sean especialmente aplicables a las materias de las mencionadas clases.

ANEXO VI

Organización, desarrollo y criterios de calificación de las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos

A) Pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos

1. Centro de exámenes en el que se realizarán las pruebas.–Las pruebas se realizarán en la provincia a la que se hubiera dirigido la solicitud y en el centro de exámenes que determine la Jefatura Provincial de Tráfico.

Las instalaciones, el terreno o pista especial o las vías de la localidad en las que se halle ubicado algún centro de exámenes de los situados fuera de la capital de la provincia reunirán las condiciones requeridas que permitan realizar las pruebas con las debidas garantías de calidad, seguridad o de otro orden. Si dejaran de reunirlas, hasta que se subsanen las deficiencias, las pruebas se realizarán en el centro de exámenes que corresponda a la capital, salvo que la Jefatura Provincial de Tráfico, teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes, disponga que se realicen en otro centro de la misma provincia que reúna las condiciones adecuadas.

2. Convocatorias y fechas de realización de las pruebas.–Cada solicitud para obtener el permiso o la licencia de conducción dará derecho a dos convocatorias para realizar las pruebas. Como norma general, entre las dos convocatorias a que da derecho una solicitud no deberá mediar más de seis meses.

En la fecha señalada para la primera convocatoria de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, el solicitante deberá haber cumplido la edad mínima exigida para obtener el permiso o licencia de conducción de la clase de que se trate.

Cuando el aspirante no supere la prueba de que se trate en dos convocatorias, entre la segunda y la tercera mediará un plazo mínimo de diez días. Entre las sucesivas convocatorias el plazo mínimo será de quince días. Estos plazos, que se contarán desde la fecha de realización de la prueba no superada, podrán ser reducidos excepcionalmente en casos de reconocida urgencia debidamente justificada.

3. Identificación del aspirante y del personal directivo o docente.–Para la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos o actuaciones con ellas relacionadas, tanto los aspirantes como el personal directivo o docente de la Escuela o Sección donde aquellos hayan realizado el aprendizaje deberán identificarse ante los funcionarios, para lo que éstos en cualquier momento, podrán exigir a los aspirantes la presentación del Documento Nacional de Identidad, del pasaporte, de la tarjeta de residencia o del permiso de conducción, según proceda, y al personal directivo o docente, la de la autorización de ejercicio.

Si no se presentaran los documentos requeridos, el examinador determinará que no se inicie la prueba, sin que ello implique pérdida de la convocatoria para el aspirante.

4. Utilización de intercomunicadores u otros sistemas de captación, grabación, recepción o transmisión de datos o información.–Con excepción del intercomunicador a que se refiere el apartado C). 6 y 7 y de los sistemas de captación o grabación de información que pudieran ser utilizados por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y su organización periférica para realizar las pruebas y el tratamiento informatizado de las mismas y sus resultados, durante la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos no se permitirá la utilización de teléfonos o cualquier otro sistema de intercomunicación, ni la de equipos, aparatos, o sistemas de captación, grabación, recepción o transmisión de datos o información.

En caso de incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior por parte del profesor, el examinador no iniciará la prueba o, en su caso, la interrumpirá, sin que ello suponga pérdida de la convocatoria para el aspirante.

El aspirante que, durante la realización de la prueba de control de conocimientos, incumpliera lo establecido en el primer párrafo, será excluido de ella con pérdida de la convocatoria de que se trate.

B) Pruebas de control de conocimientos comunes y específicos

1. Número de preguntas. El número de preguntas planteadas en las pruebas de control de conocimientos será:

a) En la prueba de control de conocimientos común, un mínimo de 30 preguntas y un máximo de 50.

b) En la prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la normativa reguladora de los cursos de sensibilización y reeducación vial, un mínimo de 30 preguntas y un máximo de 50.

c) En cada una de las pruebas de control de conocimientos específicos, un mínimo de 16 preguntas y un máximo de 30.

d) En la prueba de control de conocimientos para obtener licencia de conducción, un mínimo de 16 preguntas y un máximo de 30.

El aspirante seleccionará las respuestas correctas a las preguntas planteadas, que podrán ser de una a cuatro.

Las preguntas podrán estar precedidas por la visualización por parte del aspirante de vídeos sobre situaciones del tráfico.

2. Duración de las pruebas. El tiempo destinado a la realización de las pruebas de control de conocimientos a las que se refiere el artículo 47 será de 1 minuto por pregunta. Este tiempo podrá ser ampliado proporcionalmente al tiempo de duración de los videos a los que hace referencia el apartado anterior. Igualmente este tiempo podrá ser ampliado en casos de necesidades especiales del aspirante debidamente justificados.

3. Calificación de las pruebas. Para ser declarado apto en las pruebas de control de conocimientos, los errores cometidos no serán superiores al 10 por 100 del total de preguntas formuladas. En el supuesto de que al aplicar dicho tanto por ciento el resultado fuera decimal se aplicará el entero inmediato superior.

C) Pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y en circulación en vías abiertas al tráfico general

1. Verificaciones.–Los examinadores podrán verificar, en cualquier momento de las pruebas o antes de iniciarse éstas, si los vehículos y, en su caso, los aparatos de control y los sistemas de comunicación presentados para su realización reúnen los requisitos exigidos. A tal efecto, podrán requerir la presentación de la documentación de los citados vehículos, que deberá ser facilitada por el personal directivo o docente de la Escuela.

Asimismo, podrán verificar en cualquier momento que el aspirante dispone del equipo de protección adecuado que, en su caso proceda. Concretamente para los permisos de las categorías AM, A1 y A2 este equipo estará compuesto por: casco homologado; guantes; chaqueta y pantalones concebidos y fabricados para usarlos para montar en motocicleta, provistos de las correspondientes protecciones, al menos en espalda, hombros y codos para las chaquetas y rodillas en el caso de los pantalones; así como botas de cuero o material sintético similar que proteja suficientemente el tobillo. Podrá verificar también que el aspirante lleva las correcciones, prótesis o adaptaciones que correspondan, en caso de que fueran necesarias, y que estas son adecuadas.

En el caso de que no funcionen adecuadamente o no reúnan los requisitos exigidos, el examinador determinará que la prueba no se inicie o se interrumpa, sin que ello implique pérdida de la convocatoria para el aspirante.

2. Duración de las pruebas.

1.º Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado

El tiempo destinado a la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado a la que se refieren los artículos 48 y concordantes estará en función de las características y dificultades de cada maniobra y del vehículo que se utilice en su realización.

En todo caso, el tiempo máximo para la realización de las maniobras C, D y F, en su conjunto, no será superior a 25 segundos.

2.º Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general

La duración de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y la distancia a recorrer en su realización deberán ser suficientes para la evaluación de las materias a que se refieren los artículos 49 y concordantes.

El tiempo mínimo de conducción y circulación destinado a la prueba de control de las aptitudes y los comportamientos del aspirante en circulación en vías abiertas al tráfico general no será inferior a 25 minutos para los permisos de las clases A1, A2, B, y B + E y a 45 minutos para los permisos de las clases restantes, salvo que se acuerde la interrupción y la suspensión de las pruebas.

En este tiempo no se incluye la recepción del aspirante, la preparación del vehículo, su comprobación técnica, en lo que respecta a la seguridad vial, las maniobras especiales, en su caso, y la comunicación de los resultados de la prueba.

Para el acceso progresivo al permiso de la clase A2 al que se refiere el artículo 5.3, la duración de la prueba y la distancia que se haya de recorrer deberán ser suficientes para la evaluación de las aptitudes y comportamientos previstos en los párrafos d) y e) del anexo V. B). 4.1.

Para la autorización que habilita para conducir con el permiso de la clase B conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg sin rebasar los 4.250 kg a la que se refiere el artículo 5.5, la duración de la prueba deberá ser la suficiente para la realización de los ejercicios a que se hace referencia en el anexo V. B).4.2.

3. Criterios de calificación de las pruebas.–En las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, en atención a su gravedad, las faltas tendrán la consideración de eliminatorias, deficientes y leves, según se determine por la Dirección General de Tráfico.

1.º Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.

En la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado se considerará que una falta es eliminatoria (E), deficiente (D), o leve (L), cuando concurran las circunstancias que se indican a continuación:

a) Falta eliminatoria es la que, por insuficiente dominio del vehículo, impide la ejecución de la maniobra de que se trate en las condiciones establecidas o revela una manifiesta impericia en el manejo del vehículo o sus mandos.

b) Falta deficiente es la que revela insuficiente destreza en el manejo del vehículo que, sin suponer incapacidad para la ejecución de las maniobras, de manera notable denota una utilización inadecuada de los mandos del vehículo.

c) Falta leve es la que afecta al manejo de los mandos o ejecución de la maniobra de que se trate que, por su menor importancia, no llega a constituir falta deficiente.

En la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado será declarado no apto todo aspirante que cometa una falta eliminatoria, o bien dos faltas deficientes, o bien una falta deficiente y dos faltas leves, o bien cuatro faltas leves.

2.º Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

En la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general se considerará que una falta es eliminatoria (E), deficiente (D) o leve (L), cuando concurran las circunstancias que se indican a continuación:

a) Falta eliminatoria es todo comportamiento o incumplimiento de las normas que suponga un peligro para la integridad o seguridad propia o de los demás usuarios de la vía, así como, en general, el incumplimiento de las señales reguladoras de la circulación que

esté tipificado como infracción grave o muy grave conforme a lo dispuesto en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

b) Falta deficiente es todo comportamiento o incumplimiento de las normas que obstaculice, impidiendo o dificultando notablemente la circulación de otros usuarios, la que afecte ostensiblemente a las distancias de seguridad, así como el incumplimiento de señales reguladoras de la circulación que no constituya falta eliminatoria.

c) Falta leve es todo comportamiento o incumplimiento de normas reglamentarias cuando no constituya falta eliminatoria o deficiente, así como el manejo incorrecto de los mandos del vehículo, sin perjuicio de que este hecho pueda ser valorado como falta de mayor gravedad, en función de las circunstancias concurrentes en cada caso.

En la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, será declarado no apto todo aspirante que cometa una falta eliminatoria, o bien dos faltas deficientes, o bien una falta deficiente y cinco faltas leves, o bien diez faltas leves.

4. Descripción de las maniobras a realizar en la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.

A) Zig-zag entre jalones a velocidad reducida.–El aspirante efectuará, en primera relación de marcha y a velocidad reducida, giros a derecha e izquierda alternativamente sorteando cinco jalones, sin salirse de la zona delimitada y sin arrollar, desplazar o derribar ningún jalón. La maniobra se iniciará por la derecha del primero, según gráfico.

Dimensiones:

Anchura del lugar señalizado: 3,50 metros (clase AM) y 3,50 o 5 metros (clases A1 y A2).
Distancia entre jalones: 3,75 metros.
Colocación de los jalones: según gráfico.

B) Circular sobre una franja de anchura limitada.–Partiendo de la posición inicial, el aspirante realizará esta maniobra que consistirá en circular a velocidad reducida y uniforme, en primera relación de marcha, por una franja de anchura y longitud limitadas, sin salirse de ella ni perder el equilibrio.

Dimensiones:

Distancia entre la posición de inicio y el principio de la franja: 8 m, aproximadamente.
Anchura de la franja: 0,25 metros.
Longitud de la franja: 6 metros.

La franja estará delimitada a ambos lados por cualquier sistema que permita detectar la salida de la misma.

C) Zig-zag entre conos.–El aspirante, partiendo de la posición de reposo, realizará los cambios de marcha necesarios en su caso, para alcanzar una velocidad mínima de 30 km/h; a continuación y sin reducir esta velocidad, describirá giros a derecha e izquierda alternativamente sorteando cinco conos, sin arrollar, desplazar o derribar ninguno. La maniobra se iniciará por la izquierda del primero, según gráfico.

Para la LCM no se exigirá que el aspirante alcance una velocidad mínima.

Dimensiones:

Distancia entre conos: 7 metros, colocados según gráfico.
Distancia entre el punto de partida y el primer cono: 40 metros.

D) Sortear un obstáculo.–El aspirante realizará los cambios de marcha necesarios para alcanzar la velocidad de 50 km/h como mínimo en el primer paso señalizado y, sin reducir dicha velocidad, sorteará el obstáculo desplazándose hacia un lado para llevar de nuevo la motocicleta a la línea de marcha inicial, sin arrollar, desplazar o derribar ningún elemento de balizamiento.

Dimensiones del carril:

Distancia del último cono de la maniobra C) al inicio del giro de 180º: 17,50 metros.
Longitud de la zona del giro de 180º: 4,50 metros.
Anchura de la zona del giro de 180º: 11 metros.

Distancia desde la zona del giro de 180º al punto en el que se alcanzan los 50 km/h, como mínimo: 55,50 metros.

Distancia desde el punto en el que se alcanzan los 50 km/h al obstáculo: 10 metros.

Anchura del obstáculo: 1,30 metros.

Distancia desde el obstáculo al último paso: 8 metros.

Anchura de los pasos; 0,80 metros (0,60 metros de luz).

E) Aceleración y frenado controlado.–Circulando, el aspirante aumentará progresivamente la velocidad, cambiando a segunda relación de marcha para alcanzar una velocidad de 30 km/h como mínimo. A continuación frenará con precisión dentro del espacio delimitado, pero sin llegar a rebasar la marca transversal de detención.

La aceleración será ágil y sin tirones, los cambios sin rascados, manteniendo en todo momento el equilibrio.

La detención será sin calar el motor.

Dimensiones:

Longitud desde el último jalón de la maniobra A) hasta la zona señalizada de detención: 22 metros.

Anchura del espacio delimitado: 1,30 metros, como mínimo.

Distancia entre el lugar señalizado y la línea transversal de detención: 0,50 metros.

F) Frenado de emergencia controlado.–Circulando a 50 km/h. el aspirante realizará una frenada de emergencia para detenerse dentro de la zona señalizada, sin rebasar la línea transversal de detención, manteniendo la trayectoria recta y sin perder el control del vehículo.

Dimensiones:

Anchura del lugar señalizado: 1,30 metros.

Longitud desde la salida de la maniobra D) hasta el lugar de detención: 12 metros.

Distancia entre el lugar señalizado y la línea transversal de detención: 0,50 metros.

G) Marcha atrás en recta y curva efectuando un recorrido en marcha atrás, manteniendo una trayectoria rectilínea y utilizando la vía de circulación adaptada para girar a la derecha o a la izquierda en una esquina.–El aspirante, circulando por un carril de una calzada simulada, detendrá el vehículo a 10 metros del inicio de la curva como mínimo, contados desde la parte posterior del vehículo o conjunto de vehículos para, después, retroceder marcha atrás el tramo recto, recorrer la curva y seguir en iguales condiciones de marcha, otros 10 metros al menos, del tramo recto final, antes de detener el vehículo. La marcha atrás se hará siguiendo un régimen uniforme de marcha, dejando el vehículo o conjunto de vehículos sensiblemente centrado.

Al realizar la maniobra no se deberá subir al bordillo ni forzarlo con ninguna de las ruedas, pisar o rebasar las marcas que delimitan el carril con alguna de sus ruedas, así como detener el vehículo o conjunto de vehículos, ni realizar movimientos de la dirección con el vehículo inmovilizado, derribar, golpear, empujar, rozar o tocar los jalones u otros elementos utilizados para delimitar el espacio.

En los conjuntos de vehículos con remolque con el eje delantero móvil, se permitirá un movimiento de rectificación hacia delante.

La maniobra, bien girando a la derecha o bien a la izquierda, se simulará utilizando bordillos fijos que estarán delimitados en su inicio y final con jalones de suficiente altura. El lado opuesto al bordillo se delimitará con marcas.

Dimensiones:

Longitud de cada uno de los tramos rectos: 10 metros, como mínimo.

Ángulo de la curva: 90º aproximadamente.

Radio de la curva: 3,50 metros, como mínimo.

Anchura del carril:

Vehículos rígidos: 3,50 metros.

Vehículos articulados con eje del semirremolque rígido y conjuntos con remolque de un sólo eje: de 3,50 a 4,50 metros.

Vehículos articulados con eje del semirremolque autodireccionable: de 3,50 a 4,50 metros.

Conjuntos de vehículo rígido y remolque con eje delantero móvil: 7 metros.

H) Cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado.–El aspirante, entrando por la derecha en el sentido de la marcha en una calle simulada sin salida, una vez en el interior del espacio delimitado girará a la izquierda para, posteriormente, al no poder salir en este movimiento, realizar un movimiento en marcha atrás y otro hacia adelante para salir por la derecha y en sentido contrario al de entrada.

Al realizar la maniobra no se deberá, con ninguna de las ruedas, subir al bordillo o forzarlo, ni efectuar más de un movimiento hacia atrás, ni derribar, golpear, empujar, rozar o tocar el cono.

La calle deberá simularse o delimitarse mediante bordillos. Para delimitar el sentido de la marcha (entrada y salida) de la calle, en el eje longitudinal de la misma se colocará un cono a 3 metros de la entrada, o a 2 metros de la entrada para el permiso de la clase AM.

Dimensiones de la calle simulada:

Longitud: 10 metros, como mínimo, excepto para la LVA que será de 15 metros, como mínimo y 7 metros para el permiso de la clase AM.

Anchura: 75%, como mínimo, del diámetro de giro del vehículo, excepto para la LVA que será del 95%, como mínimo, y 5 metros para el permiso de la clase AM.

I) Estacionamiento y salida del espacio ocupado al estacionar (en línea, oblicuo o perpendicular), utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano o en pendiente ascendente o descendente.–Rebasado el espacio destinado al estacionamiento con la parte posterior del vehículo o conjunto de vehículos, el aspirante detendrá aquél, situándolo paralelamente al bordillo. A continuación, iniciará la maniobra circulando marcha atrás sin brusquedades, ni movimientos de la dirección con el vehículo inmovilizado para situar el mismo dentro del espacio destinado al estacionamiento. El número máximo de movimientos para estacionar serán tres. Se entenderá por movimiento cada vez que se cambie el sentido del desplazamiento.

En el estacionamiento en línea, el vehículo o conjunto de vehículos deberá quedar situado paralelo al bordillo y de forma que la parte exterior de la banda de rodadura de los neumáticos del lado en que se ha estacionado, con respecto al bordillo, no sea superior a 0,30 metros.

En el caso de estacionamiento en oblicuo o perpendicular, el vehículo o conjunto de vehículos deberá quedar centrado en el espacio delimitado y sensiblemente paralelo con respecto a los límites laterales, dejando con ellos espacio suficiente para que puedan abrirse las puertas para permitir bajar y subir al vehículo.

Finalizado el estacionamiento, saldrá del mismo con un máximo de tres movimientos.

Al entrar o al salir del estacionamiento no se deberá, con ninguna de las ruedas, subir al bordillo ni forzarlo, pisar o rebasar, en su caso, las marcas que delimiten la anchura de la calzada, así como derribar, golpear, empujar, rozar o tocar las vallas o elementos que delimiten el espacio para estacionar.

Para simular y delimitar el espacio destinado a estacionamiento entre vehículos se podrán utilizar vallas u otros elementos adecuados.

Dimensiones del espacio de estacionamiento:

Estacionamiento en línea:

La longitud será, como mínimo, vez y media el largo del vehículo. La medida de referencia para el permiso de la clase AM será de 5 metros.

La anchura del estacionamiento será de 2 metros.

Estacionamiento en oblicuo o perpendicular:

La longitud será, como mínimo, el largo del vehículo.

La anchura será de 2,50 metros.

Anchura de la calzada para realizar la prueba:

Estacionamiento en línea:

La anchura será de 6 metros al menos, delimitado por un bordillo fijo en el lado de la calzada en que la maniobra tenga lugar, debiendo existir a partir del mismo, una acera o espacio, de al menos 1 metro de ancho.

Estacionamiento en oblicuo o perpendicular:

La anchura será dos veces la longitud del vehículo.
Desnivel máximo de la pendiente: 10%.

J) Frenado para detener el vehículo con precisión utilizando, si es necesario, la capacidad máxima de frenado de aquél.–El aspirante, circulando a velocidad no inferior a 30 kilómetros por hora, detendrá el vehículo a la orden del examinador, utilizando, si fuera necesario, la máxima capacidad de frenado de aquél.

El aspirante comprobará por los espejos retrovisores que puede efectuar la detención en condiciones de seguridad, mantendrá la trayectoria del vehículo e inmovilizará el mismo sin calar el motor.

K) Estacionamiento seguro para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar.–El aspirante deberá situar el vehículo o conjunto de vehículos centrado y perpendicular a una rampa, plataforma de carga o instalación similar y a una distancia mínima de éstas de 10 metros, contados desde la parte posterior de la caja del vehículo. A continuación, partiendo de la situación del vehículo en reposo, dará marcha atrás hasta aproximar la parte posterior a la rampa, plataforma o instalación similar, dejando la caja o compartimento de carga centrada y a una distancia no superior a 0,60 metros de aquéllos y sin tocarlos.

Durante la realización de la maniobra hacia atrás para aproximar el vehículo a la rampa, plataforma o instalación similar, el aspirante podrá descender una vez para efectuar las comprobaciones que precise.

La rampa, plataforma de carga o instalación similar se podrá simular utilizando vallas u otros elementos similares.

Dimensiones de la rampa, plataforma de carga o instalación similar.

Anchura: 3,50 metros.
Altura: 1,20 metros.

Dimensiones de la calle.

Longitud: 25 metros como mínimo.
Anchura: 6 metros como mínimo.

L) Estacionar para dejar que los pasajeros entren y salgan con seguridad.–Durante el desarrollo de la prueba, el aspirante deberá realizar un estacionamiento en el lado derecho, dejando el vehículo paralelo y a 20 centímetros como máximo del bordillo y de manera que ningún obstáculo impida a los pasajeros subir y bajar con seguridad cuando accione el mando de apertura de la puerta posterior; a continuación procederá a cerrar la puerta y salir del estacionamiento. El número máximo de movimientos tanto para estacionar como para salir será uno. Esta maniobra no se realizará nunca marcha atrás.

Dimensiones de la calle simulada.

Anchura: 6 metros como mínimo.

Dimensiones del estacionamiento.

Separación lateral al iniciar la maniobra: 1,20 metros.
Longitud: El doble de la longitud del vehículo o conjunto de vehículos a estacionar, como mínimo.
Espacio libre de obstáculos para que los pasajeros suban y bajen con seguridad: 1,50 metros

M) Acoplamiento y desacoplamiento del remolque.–Después de inmovilizar adecuadamente el conjunto, el aspirante procederá a desacoplar y desenganchar el remolque o semirremolque, dejando el vehículo tractor al lado del remolque (es decir, no en

línea). El remolque o el semirremolque deberá quedar debidamente inmovilizado y el semirremolque apoyado sobre sus soportes.

El aspirante circulará con el vehículo tractor hacia adelante para situarse de nuevo delante del remolque o semirremolque, a una distancia de diez metros como mínimo.

Situado el vehículo tractor conforme se indica en el párrafo anterior, el aspirante dará marcha atrás aproximándolo al remolque o al semirremolque hasta efectuar el acoplamiento y enganche, así como la conexión de los demás elementos de unión, tales como el cable de los sistemas de alumbrado y señalización óptica y cuantos elementos de seguridad disponga el conjunto, para su correcta puesta en orden de marcha. Efectuada la conexión, según proceda, retirará los calzos, si los hubiera utilizado, colocándolos en lugar adecuado, y recogerá los soportes del semirremolque.

Durante la realización de la marcha hacia atrás para efectuar el acoplamiento y enganche, el aspirante podrá descender una vez del vehículo tractor para efectuar las comprobaciones que precise y poder realizar el enganche adecuadamente, pudiendo, en el caso de remolque o semirremolque con enganche no automático, orientar la lanza manualmente.

N) Estacionamiento seguro para cargar o descargar.–Para la ejecución de la prueba, el conjunto de vehículos deberá situarse centrado y perpendicular a un bordillo, a una distancia mínima de éste de 10 metros, contados desde la parte posterior del remolque. A continuación, partiendo de la situación del conjunto en reposo, el aspirante dará marcha atrás hasta aproximar la parte posterior del conjunto al bordillo, dejando el remolque centrado y con su extremo posterior a una distancia no superior a 0,30 metros de aquél, y sin sobrepasar el mismo en más de 0,20 metros.

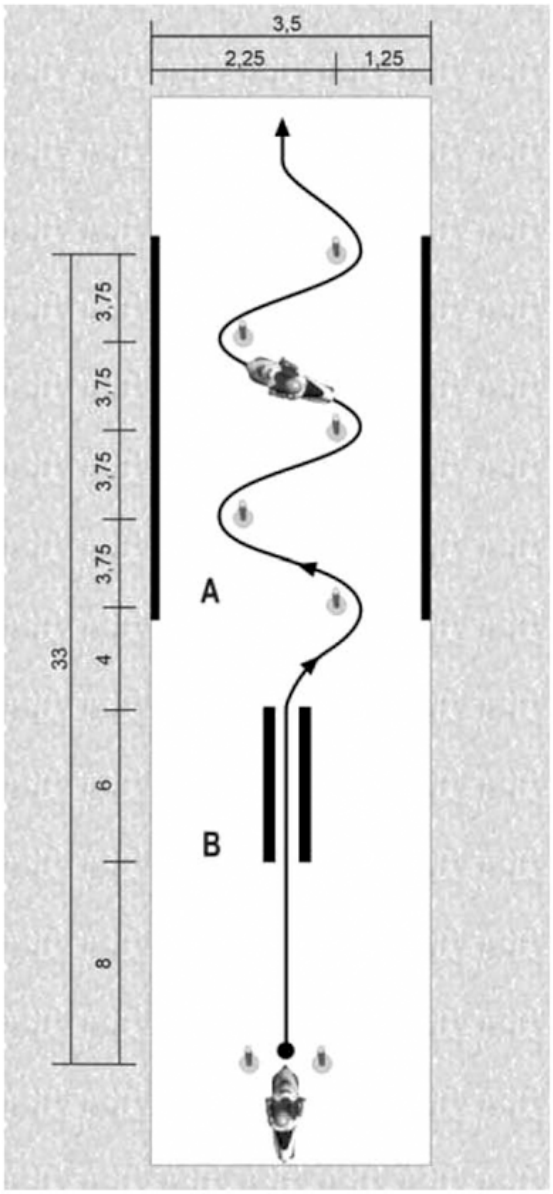
Durante la realización de la maniobra hacia atrás para aproximar el conjunto al bordillo, el aspirante podrá efectuar un movimiento de rectificación hacia delante.

Dimensiones de la calle.

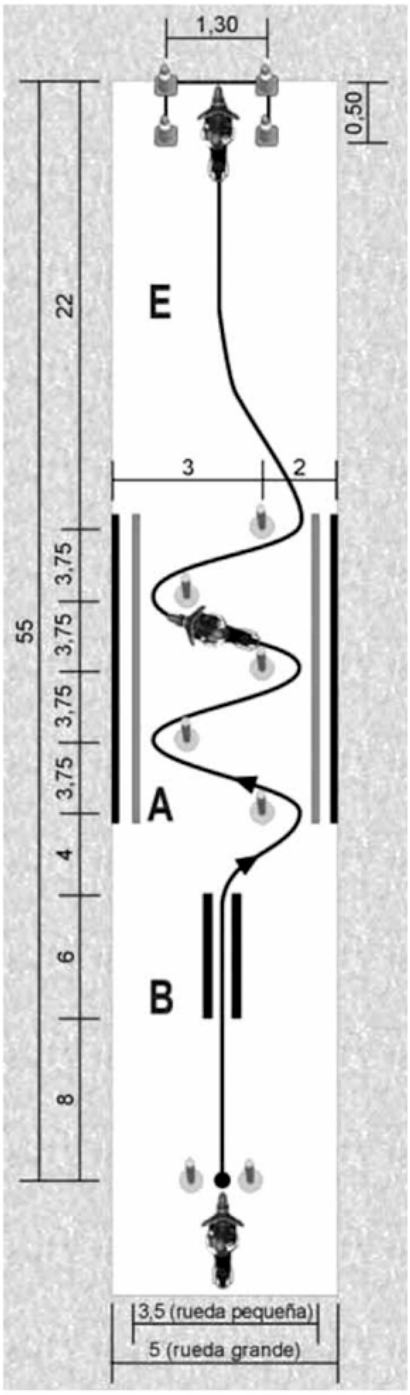
Longitud: 25 metros como mínimo.
Anchura: 6 metros como mínimo.

5. Presentación gráfica de las maniobras a realizar en la prueba de control de aptitudes y comportamiento en circuito cerrado (cotas expresadas en metros).

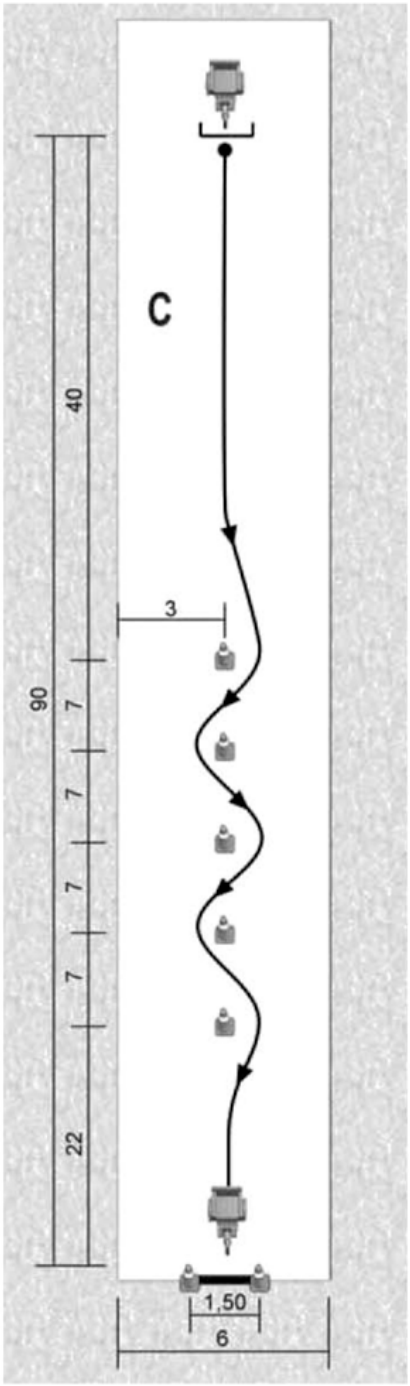
Maniobras A) y B) Permiso de la clase AM



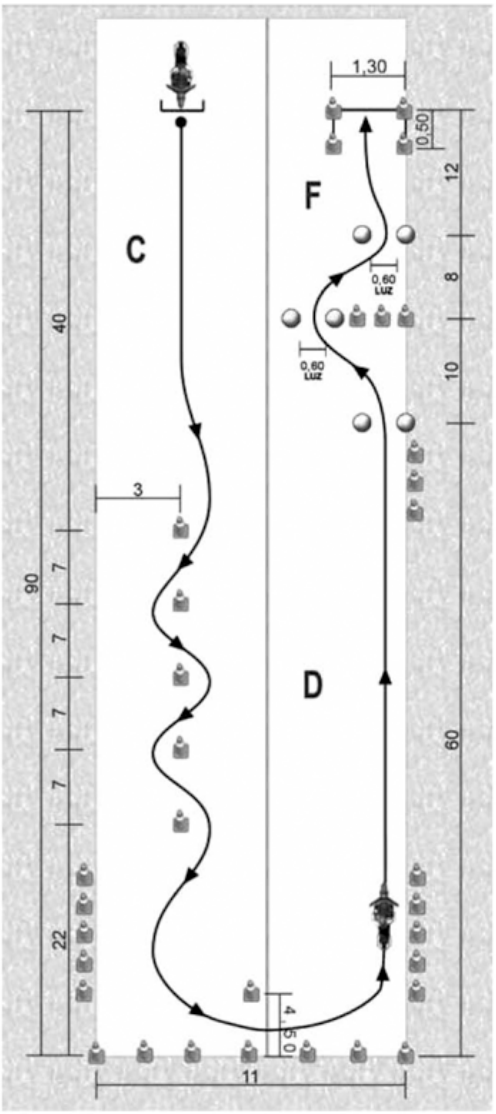
Maniobras A), B) y E) Permiso de las clases A1 y A2



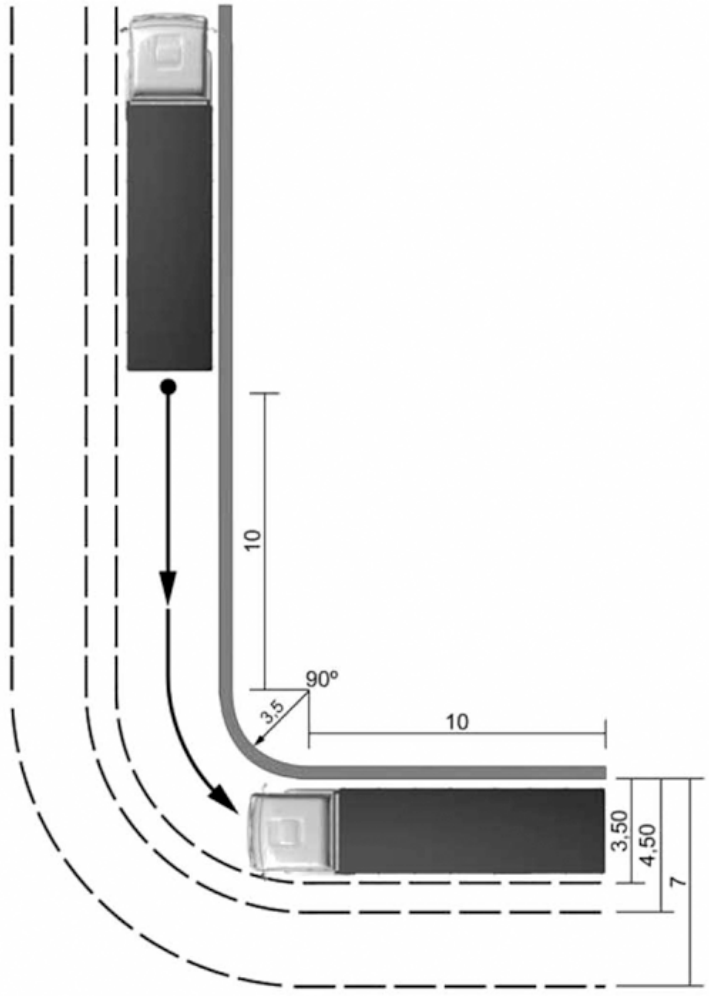
Maniobra C) Zig zag entre conos para las LCM



Maniobras C), D) y F) Permiso de las clases A1 y A2

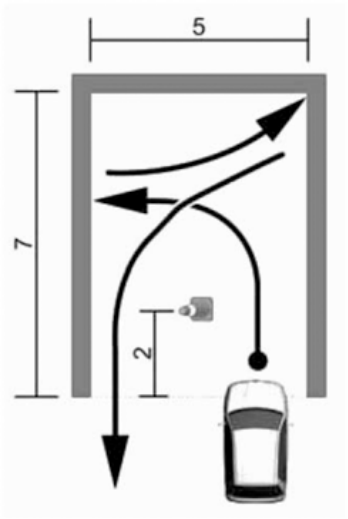


Maniobra G) Marcha atrás en recta y curva efectuando un recorrido en marcha atrás, manteniendo una trayectoria rectilínea y utilizando la vía de circulación adaptada para girar a la derecha o a la izquierda en una esquina

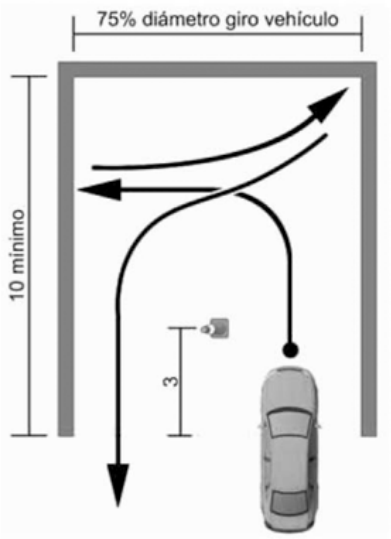


Maniobra H) Cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia delante y hacia atrás, en espacio limitado

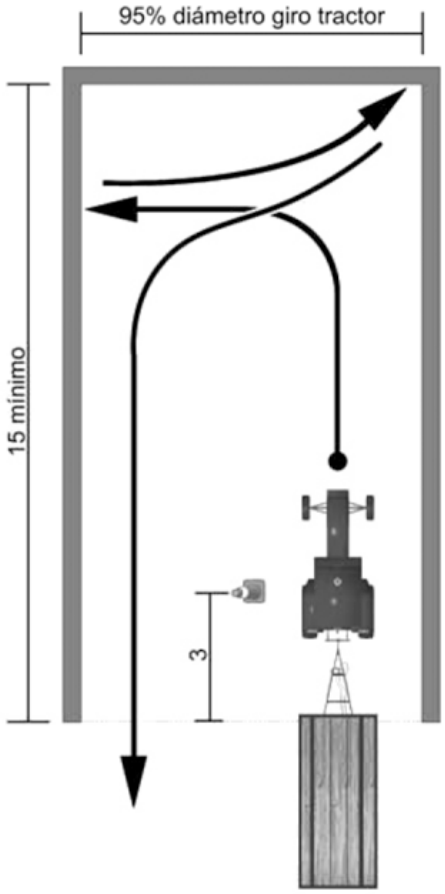
Para el permiso de la clase AM



Para las demás clases de permiso

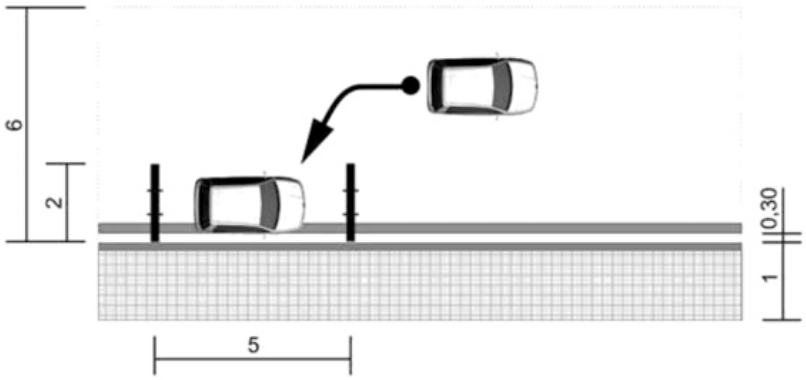


Para las LVA

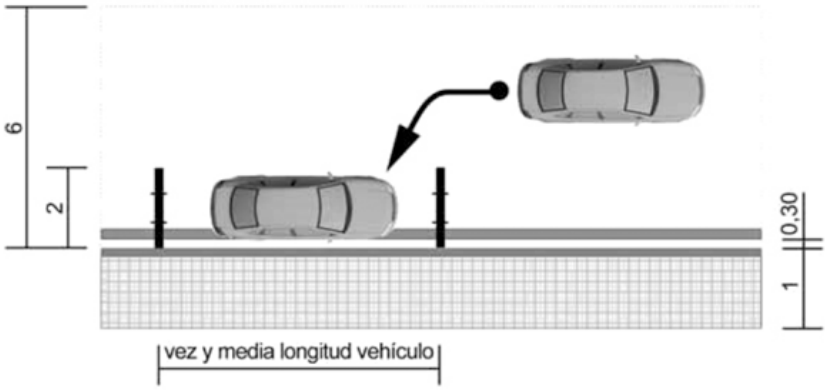


Maniobra I) Estacionamiento y salida del espacio ocupado al estacionar (en línea, oblicuo o perpendicular), utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano o en pendiente ascendente o descendente

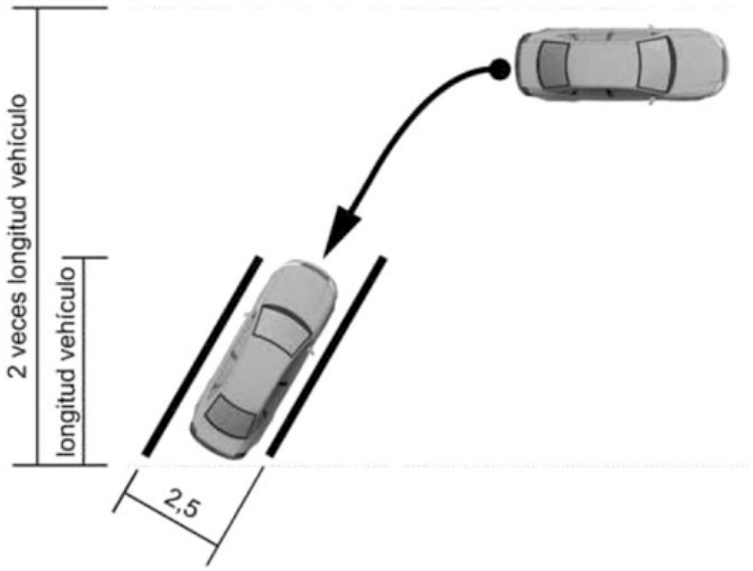
Para el permiso de la clase AM (en línea)



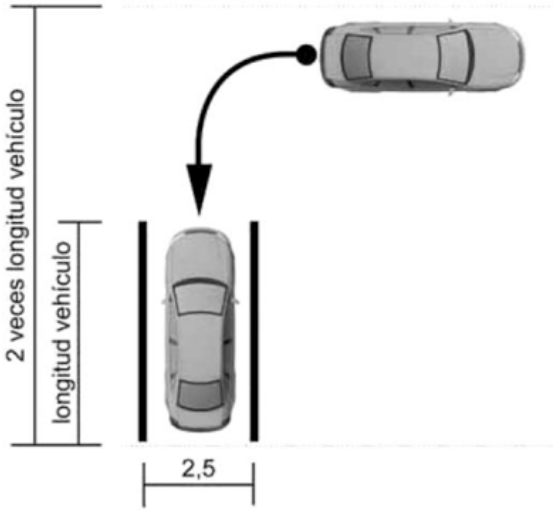
Para las demás clases de permiso (en línea)



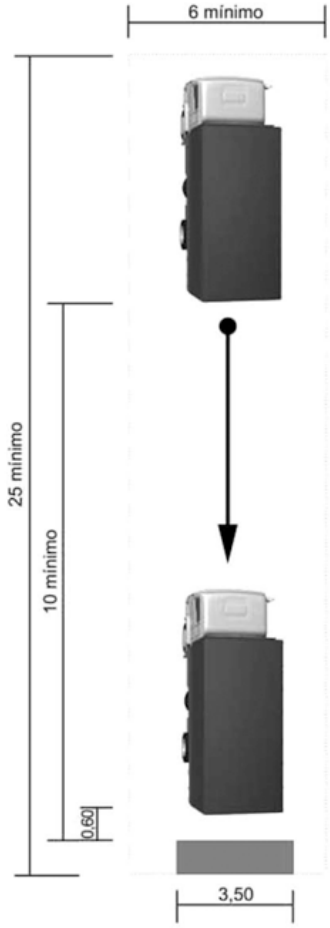
(en oblicuo)



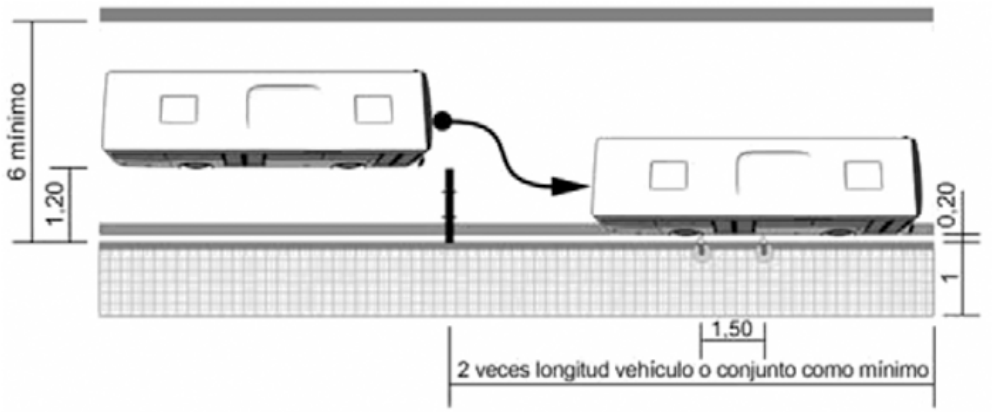
(en perpendicular)

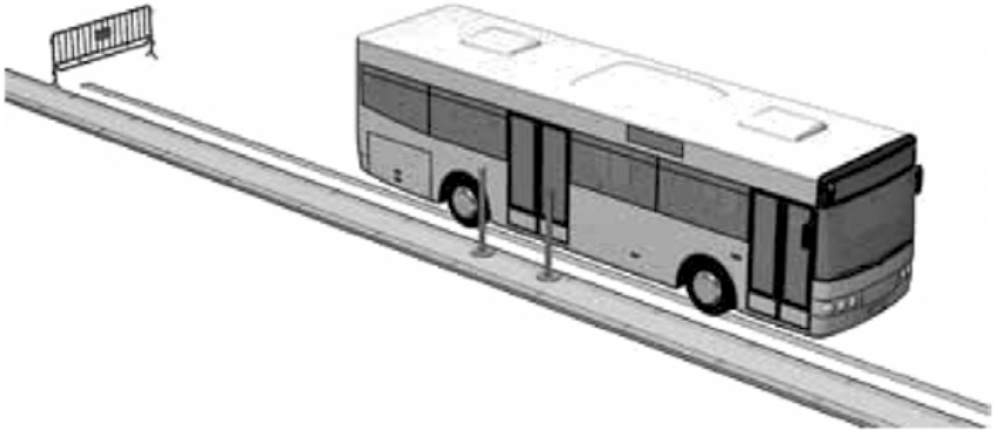


Maniobra K) Estacionamiento seguro para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar

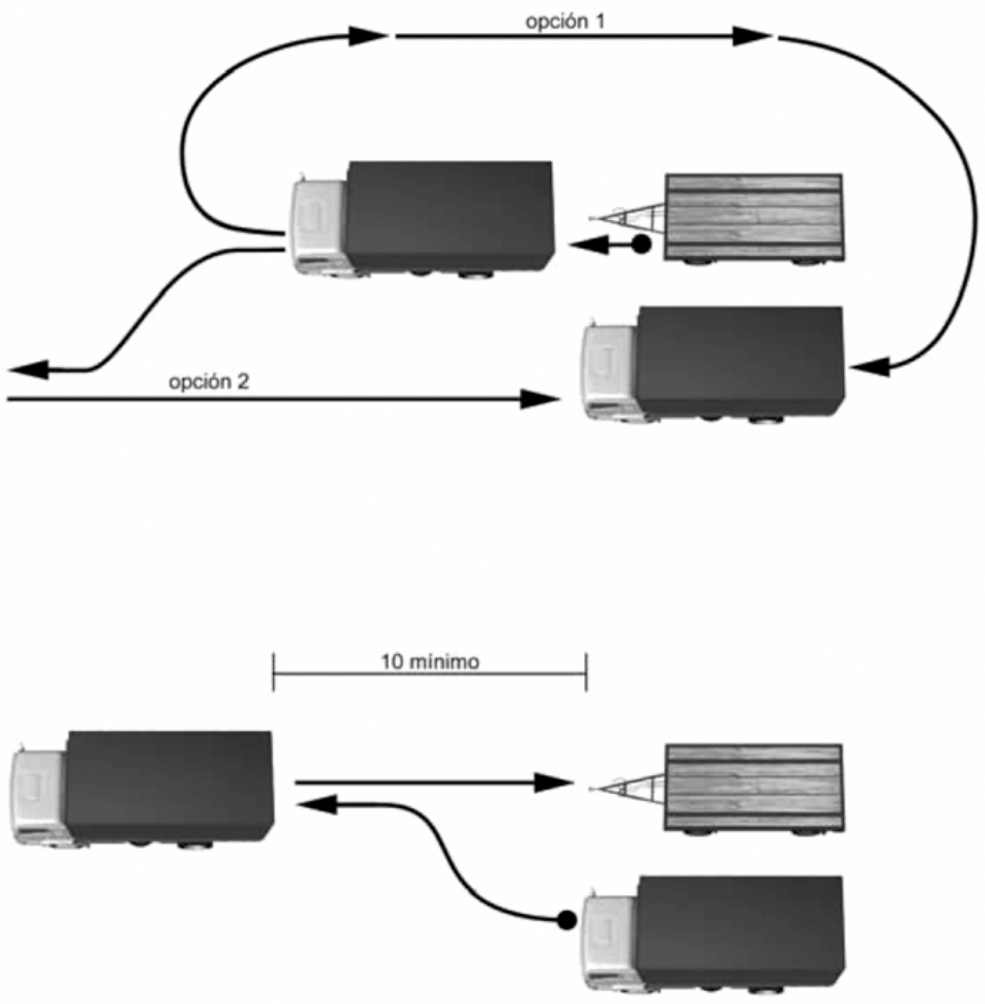


Maniobra L) Estacionar para dejar que los pasajeros entren y salgan con seguridad

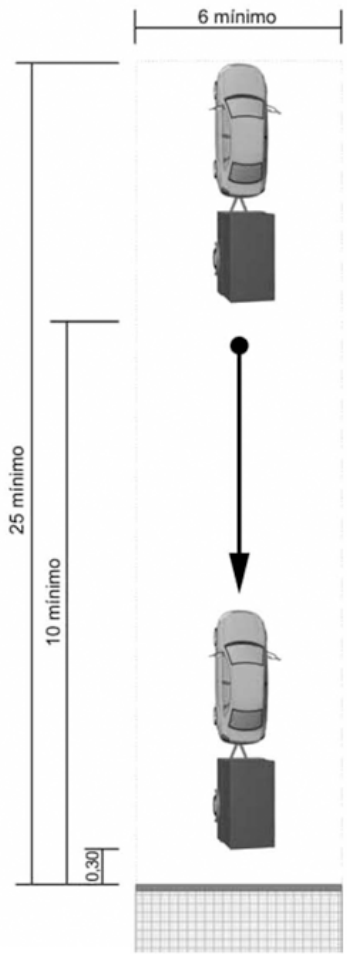




Maniobra M) Acoplamiento y desacoplamiento del remolque



Maniobra N) Estacionamiento seguro para cargar o descargar



6. Formación práctica y aprendizaje para la obtención del permiso de las clases A1 y A2.–De acuerdo con lo establecido en el artículo 55.4, una vez superada la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado, se le otorgará al aspirante, por la Jefatura Provincial de Tráfico, una autorización administrativa que le faculte para completar su formación práctica y realizar el aprendizaje en vías abiertas al tráfico general.

Esta formación se realizará conduciendo sin acompañante una motocicleta de las características establecidas en el anexo VII, bajo la dirección y control inmediatos de un profesor de formación vial en posesión de la correspondiente autorización de ejercicio y del permiso de conducción en vigor de la clase A con más de 1 año de antigüedad.

En dicha autorización, que tendrá un período de vigencia de dos años, constarán, al menos, los datos de la escuela particular de conductores, el aspirante, los profesores y las matrículas de las motocicletas a utilizar, así como las fechas de expedición y vigencia.

El aspirante deberá llevar consigo la autorización durante la realización del aprendizaje y de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y deberá exhibirla cuando sea requerido por la autoridad o sus agentes o por los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico. Si no lo hiciera, no podrá realizar el aprendizaje ni la prueba ni el profesor impartirle la enseñanza o acompañarle durante dicha prueba.

Durante la formación, el profesor que imparta las enseñanzas prácticas de conducción y circulación dirigirá el aprendizaje desde una motocicleta o un turismo conducido por él mismo que circulará próximo a la motocicleta desde el que dará al alumno las instrucciones precisas por medio de un intercomunicador bidireccional (transmisor-receptor) constituido por un micrófono y un altavoz manos libres que le permita una eficaz comunicación oral con

aquél. Tanto el profesor como la motocicleta y el vehículo de acompañamiento deberán estar dados de alta en la escuela o sección en la que el aspirante realice el aprendizaje. No será necesario que el vehículo de acompañamiento esté dotado de dobles mandos.

Durante la realización del aprendizaje el aspirante deberá llevar un chaleco reflectante homologado en el que figure estampada o impresa la señal V-14 prevista en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que deberá ser visible por los usuarios que circulen por detrás.

7. Desarrollo de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.–De acuerdo con lo establecido en el artículo 43.6, el desarrollo de la prueba se ajustará a las prescripciones siguientes:

1. Durante la realización de la prueba irá al doble mando del vehículo el profesor o el acompañante que, legalmente autorizado al efecto para conducir el vehículo de que se trate, haya impartido al aspirante la enseñanza práctica de conducción y circulación durante el aprendizaje, excepto cuando se trate de solicitantes de permiso que autoriza a conducir motocicletas.

2. El profesor será el responsable de la seguridad de la circulación, por lo que se abstendrá de realizar cualquier acción que pueda distraer su atención, la del aspirante o la del funcionario encargado de calificar la prueba.

Deberá prestar la colaboración debida al examinador y no deberá intervenir en el desarrollo de la prueba, ya sea dando instrucciones con signos, gestos, palabras o de cualquier otra forma, o ejerciendo acción directa sobre los mandos del vehículo, salvo en caso de emergencia, errores o comportamientos peligrosos del aspirante que impliquen inobservancia de normas o señales reguladoras de la circulación o cuestiones de seguridad vial que amenacen la seguridad de la circulación, del vehículo, sus ocupantes u otros usuarios de la vía.

Si lo hiciera, aunque sea debido a una situación en que está obligado a intervenir, el examinador interrumpirá y suspenderá la prueba tan pronto como las circunstancias del tráfico o de la vía lo permitan y el aspirante, salvo que la intervención fuera claramente innecesaria, será declarado no apto en la convocatoria de que se trate.

3. Durante la realización de la prueba, el examinador encargado de calificarla será el único que dé las instrucciones precisas para su desarrollo y deberá prestar especial atención al hecho de si los aspirantes muestran soltura en el manejo de los mandos del vehículo, dominio para introducirse en la circulación con seguridad y un comportamiento prudente y cortés. Éste es un reflejo de la forma de conducir considerada en su globalidad, que el examinador debe tener en cuenta para hacerse una idea general de la preparación del aspirante.

Será un criterio positivo a valorar una conducción flexible y dispuesta, aparte de segura, que tenga en cuenta las condiciones meteorológicas y de la vía pública, de los demás vehículos, los intereses de los demás usuarios de aquélla, especialmente de los más vulnerables, así como la capacidad de anticipación del aspirante.

4. El examinador también analizará del aspirante los siguientes aspectos:

a) La inclinación para girar, los giros en U y la conservación del equilibrio a diferentes velocidades (clases A1 y A2).

b) Control del vehículo, teniendo en cuenta: la correcta utilización de los cinturones de seguridad, los retrovisores, los reposacabezas, el asiento; el manejo correcto de las luces y demás equipos; el manejo correcto del embrague, la caja de cambios, el acelerador, los sistemas de frenado, la dirección; el control del vehículo en diferentes circunstancias, a distintas velocidades; la estabilidad en carretera; la masa, las dimensiones y características del vehículo; la masa y tipo de carga (clases B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1 + E y D + E únicamente); comodidad de los pasajeros (clases D1, D1 + E, D, y D + E únicamente), sin aceleraciones bruscas, suavidad en la conducción o ausencia de frenazos.

c) Conducción económica, segura y de bajo consumo energético, teniendo en cuenta las revoluciones por minuto, el cambio de marchas, la utilización de frenos y acelerador (clase B, B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E, únicamente).

d) Capacidad de observación: observación panorámica; utilización correcta de los espejos; visión a lo lejos, mediana, cercana.

e) Incorporación a la circulación: observación, señalización y ejecución.

f) Prioridades/ceda el paso: prioridad en intersecciones; ceda el paso en otras ocasiones, especialmente al cambiar de dirección, al cambiar de carril, en maniobras especiales.

g) Posición correcta en la vía: posición correcta en la calzada, en los carriles, en las glorietas, en las curvas, posición apropiada teniendo en cuenta el tipo y características del vehículo; preposicionamiento.

h) Distancias: la distancia adecuada de separación frontal y lateral y la distancia adecuada de los demás usuarios de la vía pública.

i) Velocidad: no superior a la autorizada; adecuación de la velocidad a las condiciones meteorológicas y del tráfico y, cuando proceda, a los límites establecidos; conducción a una velocidad a la que siempre sea posible detenerse en el tramo visible y libre; adecuación de la velocidad a la de los demás usuarios del mismo tipo.

j) Adelantamientos: visibilidad, posición, velocidad, distancias, finalización de la maniobra.

k) Semáforos, señales de tráfico y otros factores: actuación correcta ante los semáforos; observancia de las indicaciones de los agentes o, en su caso, de otros encargados de controlar el tráfico; comportamiento correcto ante las señales de tráfico (prohibiciones u obligaciones); respeto de las señales en la calzada.

l) Indicaciones y advertencias: uso de las señales oportunas cuando sea necesario, correctamente y en su momento; reaccionar de forma apropiada ante las señales emitidas por otros usuarios de la vía.

m) Frenado y detención: desaceleración a su momento, frenado y detención acordes con las circunstancias; capacidad de anticipación; utilización de varios sistemas de frenado (únicamente para las clases C, C + E, D, D + E); utilización de sistemas de reducción de la velocidad diferentes de los frenos (únicamente para las clases C, C + E, D, D + E).

5. El aspirante al permiso de las clases A1 y A2 realizará la prueba conduciendo sin acompañante una motocicleta de las características establecidas en el anexo VII y deberá llevar un chaleco reflectante homologado en el que figure estampada o impresa la señal V-14 prevista en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos que deberá ser visible por los usuarios que circulen detrás.

El examinador dirigirá la prueba desde un automóvil de turismo adscrito a la escuela o sección en la que el interesado haya realizado el aprendizaje, el cual circulará próximo a la motocicleta e irá conducido por el profesor autorizado que durante el aprendizaje haya impartido al alumno la enseñanza práctica en vías abiertas al tráfico general. Desde éste dará las instrucciones precisas al aspirante por medio de un intercomunicador bidireccional (transmisor-receptor) constituido por un micrófono y un altavoz manos libres que permita una eficaz comunicación oral entre ambos y cuyo uso esté autorizado por la Jefatura Provincial de Tráfico.

D) Pruebas de control de conocimientos sobre formación práctica y ejercicios prácticos para obtener la autorización especial que habilite para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

1. Número de preguntas. El número de preguntas planteadas en las pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica será:

a) en la prueba común de control de conocimientos para la obtención de la autorización, un mínimo de 25 preguntas y un máximo de 70.

b) en cada una de las pruebas de control de conocimientos específicas para la ampliación de la autorización, un mínimo de 15 y un máximo de 40.

c) en cada una de las pruebas de control de conocimientos para la prórroga de vigencia, cuando se haya realizado un curso de reciclaje, un mínimo de 15 y un máximo de 40 para la prueba común y un mínimo de 10 y un máximo de 40 para las pruebas específicas.

d) en cada una de las pruebas de control de conocimientos para la prórroga de vigencia, cuando se haya realizado un curso de formación inicial, las establecidas en los párrafos a) y b), según se trate de la prueba común o las específicas, respectivamente.

2. Duración de las pruebas. El tiempo destinado a la realización de las pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica a las que se refiere el artículo 63 será de 2

minutos por pregunta. En casos especiales, debidamente justificados, se podrá ampliar dicho tiempo a 3 minutos por pregunta.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, se considerarán casos especiales las dificultades de comprensión lectora del aspirante.

El tiempo destinado a la realización de los ejercicios prácticos a que se refieren los artículos 64 y concordantes será el necesario para que cada uno de los conductores aspirantes los realice individualmente, con eficacia y seguridad.

3. Calificación de las pruebas.–Para ser declarado apto en las pruebas de control de conocimientos a que se refiere el artículo 68, los errores permitidos no serán superiores al 10 por 100 de la puntuación total de la prueba. En el supuesto de que al aplicar dicho tanto por ciento el resultado fuera decimal se aplicará el entero inmediato superior.

En los ejercicios prácticos a que se refieren los artículos 64 y 68 será declarado no apto el aspirante que no demuestre manejar con dominio y soltura los diferentes medios, o no realice los ejercicios prácticos con la seguridad y precisión requeridas.

ANEXO VII

Vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos

A) Requisitos generales

Los vehículos a utilizar en la realización de las pruebas control de aptitudes y comportamientos deben cumplir las prescripciones siguientes:

1. Serán de los tipos de uso corriente, sin que se permita la utilización de dispositivos o elementos que, no siendo estrictamente de serie en la gama media del vehículo de que se trate, faciliten la realización de las maniobras, a menos que tales dispositivos puedan ser anulados o desconectados. Tampoco se permitirá el empleo de referencias añadidas que faciliten la realización de las mismas.

Estarán señalizados en la parte delantera y trasera con la señal V-14 prevista en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

2. Las motocicletas y los ciclomotores estarán dotados de dos espejos retrovisores, uno a cada lado.

En el caso de las motocicletas utilizadas para la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, cuando por las características del vehículo no fuera posible colocar la señal V-14 sin que impida o dificulte la visibilidad de alguna luz o de la placa de matrícula o sin que, por presentar bordes o aristas salientes, suponga un peligro para el aspirante y para los demás usuarios de la vía, se podrá prescindir de ella, siendo suficiente que el aspirante lleve visible, para los usuarios que circulen detrás, un chaleco reflectante homologado en el que figure estampada o impresa dicha señal.

3. Excepto los tractores agrícolas, los cuatriciclos ligeros y los remolques, estarán dotados de dos espejos retrovisores exteriores a cada lado, y de dos espejos retrovisores interiores, con el fin de que el aspirante y el profesor o acompañante dispongan de espejos independientes para observar el tráfico. Los espejos retrovisores interiores podrán ser suprimidos en los camiones y tractocamiones.

Los autobuses deberán estar provistos, además, de un espejo retrovisor interior que permita al aspirante observar y controlar desde su asiento la apertura y cierre de las puertas. Los espejos retrovisores exteriores de los autobuses, camiones y tractocamiones deberán estar dispuestos o complementados de forma que permitan a los examinadores observar el tráfico que se aproxime por ambos lados del vehículo.

4. Estarán provistos de cambio de velocidades manual.

Se entenderá por «vehículo equipado con un cambio de velocidades manual» aquel que esté equipado con pedal de embrague, o palanca accionada manualmente en el caso de las motocicletas, que deberá ser accionado por el conductor en el momento del arranque o la parada del vehículo y del cambio de marchas. Los vehículos que no cumplan estos criterios serán considerados de cambio automático.

Si el aspirante realiza la prueba de control de aptitudes y comportamientos con un vehículo de cambio automático, esta circunstancia se indicará en el permiso de conducción y sólo habilitará para la conducción de un vehículo de estas características.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, no se indicará ninguna restricción a los vehículos con cambio automático en el permiso de conducción de las clases B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, si el solicitante ya es titular de un permiso de conducción obtenido con un vehículo de cambio de velocidades manual en, al menos, una de las clases siguientes: B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E y haya efectuado durante la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vía abiertas al tráfico general, las operaciones descritas en el último inciso del anexo V. B). 4. 4.

5. Los turismos, los camiones, los tractocamiones y los autobuses estarán provistos, además, de dobles mandos de freno, embrague y acelerador suficientemente eficaces y de un dispositivo acoplado a los pedales del doble mando, que deberá conectar el profesor o el acompañante al inicio de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y que acuse de forma eficaz cualquier utilización de dichos pedales por el profesor o acompañante mediante una señal acústica y otra óptica, de color rojo, visible en el tablero de instrumentos cuando sea accionado. Este dispositivo contará, además, con una luz adicional de color verde que permanecerá encendida cuando esté conectado. La intensidad y posición de las señales ópticas y acústicas en el tablero de instrumentos del vehículo deberá ser la adecuada, de forma tal que sean fácilmente perceptibles por el examinador.

6. Excepto los tractores agrícolas, los ciclomotores, los cuatriciclos ligeros, los vehículos para personas de movilidad reducida y los vehículos adaptados a las deficiencias de la persona que los vaya a conducir, deberán poder alcanzar en llano una velocidad de, al menos, 90 km/h las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1, 100 km/h el resto de las motocicletas y los turismos y 80 km/h los restantes vehículos y conjuntos de vehículos.

7. Los remolques tendrán dos ejes, móvil el delantero y fijo el trasero, con una separación entre ambos superior a 1 metro. El eje delantero deberá tener una barra de acoplamiento, para que el movimiento de sus ruedas sea simultáneo y conjugado. El compartimento de carga, excepto para los remolques agrícolas, consistirá en una caja cerrada. La anchura y la altura de la caja serán, al menos, iguales a las de la cabina del vehículo tractor, excepto para el permiso de las clases D1 + E y D + E.

8. Los camiones y los tractocamiones tendrán en la cabina asientos homologados que puedan ser utilizados, al menos, por cuatro personas y dotados de las necesarias condiciones de seguridad y comodidad. En el caso de que hubiera más de dos asientos en línea en la parte delantera, los dobles mandos a los que se refiere el número 5 anterior estarán instalados frente al asiento más próximo al conductor. La cabina dispondrá de ventanillas laterales que permitan la visión directa del exterior desde cualquiera de los asientos. El compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina.

9. Los camiones, tractocamiones y autobuses estarán equipados con frenos antibloqueo y el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) n.º 3821/85, de 20 de diciembre de 1985.

B) Requisitos específicos

Los vehículos, según la clase de permiso o licencia de conducción solicitados, deberán cumplir, además de las prescripciones establecidas en el apartado A), las siguientes:

1. Los camiones, remolques y semirremolques que se utilicen en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, deben llevar el peso total real mínimo establecido para cada uno de ellos en los números siguientes. A estos efectos, se entenderá por peso total real la masa en carga definida en el anexo IX del Reglamento General de Vehículos.

Para alcanzar el peso total real mínimo se utilizarán a modo de carga bloques de cemento, de fundición o de otro material similar que se colocarán en el compartimento de carga, correctamente estibados y sujetos, para garantizar la seguridad y evitar posibles

desplazamientos, roces y ruidos. Cada bloque llevará inscrito o grabado su peso, todo ello sin perjuicio de que la Jefatura Provincial de Tráfico o los examinadores en cualquier momento puedan exigir el correspondiente justificante del pesaje, e incluso presenciar éste.

El compartimento de carga consistirá en:

a) Una caja cerrada en la que todas sus caras rectangulares están constituidas por material rígido.

b) Una caja cerrada en la que la plataforma o batea y el techo o cara superior son de material rígido y sus caras rectangulares laterales son de lona.

c) Una caja en la que la plataforma o batea y al menos una parte de las caras laterales rectangulares son de material rígido y el resto cerrada mediante arquillos y toldo.

2. Para el permiso de la clase AM, ciclomotores de dos ruedas, y cuatriciclos ligeros con carrocería cerrada para el de la clase AM limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros.

3. Para el permiso de la clase A1 motocicletas de dos ruedas simples sin sidecar.

Si están propulsadas por un motor de combustión interna deberán tener una cilindrada no inferior a 115 cm^3 ni superior a 125 cm^3, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,1 kW/kg y que alcancen una velocidad de, al menos, 90 km/h.

Si están propulsadas por un motor eléctrico la relación potencia/peso será, al menos, de 0,08 kW/kg.

4. Para el permiso de la clase A2, motocicletas de dos ruedas simples de, al menos, 15 pulgadas en la rueda delantera, sin sidecar.

Si están propulsadas por un motor de combustión interna, deberán tener una cilindrada no inferior a 250 cm^3, una potencia neta no inferior a 20 kW ni superior a 35 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,2 kW/kg.

Si están propulsadas por un motor eléctrico, la relación potencia/peso será, al menos, de 0,15 kW/kg.»

5. Para el permiso de la clase B, turismos de carrocería cerrada, dos puertas en cada lateral, cuatro ruedas, longitud mínima de 3,50 metros y una masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg. Deberán estar provistos de reposacabezas en los asientos delanteros y traseros.

Para el permiso de la clase B con autorización para conducir conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg sin rebasar los 4.250 kg, un conjunto formado por un turismo de las características indicadas en el párrafo anterior y un remolque de masa máxima autorizada superior a 750 kg.

6. **(Suprimido)**

7. Para el permiso de la clase B + E, un conjunto compuesto por un vehículo de turismo de las características indicadas en el número 5, o un vehículo mixto o un camión, todos ellos de longitud no inferior a 3,50 metros y masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, y un remolque de masa máxima autorizada no inferior a 1.000 kg, que pueda alcanzar una velocidad de al menos 100 km/h y que no entre en la categoría B. La caja del remolque puede ser también ligeramente menos ancha que el vehículo tractor, a condición de que la visión trasera sólo sea posible utilizando los espejos retrovisores exteriores del vehículo. Su longitud, excluida la lanza o el sistema de enganche o acoplamiento, no será inferior a 2,50 metros. El peso total real mínimo del remolque será de 800 kg. Como excepción a lo dispuesto en el apartado A). 7 se podrán utilizar remolques de un sólo eje central.

8. Para el permiso de la clase C1, camiones de una masa máxima autorizada no inferior a 5.500 kg ni superior a 7.500 kg y una longitud superior a 5 metros e inferior a 7. El peso total real mínimo será de 4.500 kg.

9. Para el permiso de la clase C1 + E, un conjunto compuesto por un camión de las características establecidas en el número 8 anterior y un remolque de masa máxima autorizada no inferior a 2.500 kg y longitud, excluida la lanza o el sistema de enganche o acoplamiento, no inferior a 4 metros. La masa máxima autorizada del conjunto así formado no deberá exceder de 12.000 kg. La caja puede ser también ligeramente menos ancha que el vehículo tractor, a condición de que la visión trasera sólo sea posible utilizando los

retrovisores exteriores de la cabina del vehículo tractor. El remolque deberá tener un peso total real mínimo de 800 kg.

10. Para el permiso de la clase C, camiones de masa máxima autorizada no inferior a 12000 kg con una longitud de al menos 8 metros y una anchura de al menos 2,40 metros, equipado con un sistema de transmisión que permita la selección manual de las velocidades por el conductor. El peso total real mínimo será de 10000 kg.

11. Para el permiso de la clase C + E:

a) Un vehículo articulado compuesto por un tractocamión equipado con un sistema de transmisión que permita la selección manual de las velocidades por el conductor y un semirremolque. El conjunto deberá tener una masa máxima autorizada no inferior a 21000 kg, una longitud de al menos 14 metros y una anchura de al menos 2,40 metros. El peso total real mínimo del conjunto será de 15000 kg.

b) O bien un tren de carretera compuesto por un camión de las características establecidas en el número 10 anterior y un remolque de longitud, excluida la lanza o el sistema de enganche o acoplamiento, no inferior a 7,5 metros. El conjunto deberá tener una masa máxima autorizada no inferior a 21.000 kg y una anchura de al menos 2,40 metros. El peso total real mínimo del conjunto será de 15.000 kg.

c) Tanto el remolque como el semirremolque estarán equipados con frenos antibloqueo.

12. Para el permiso de la clase D1, autobuses de la categoría D1 de masa máxima autorizada no inferior a 4.000 kg y longitud no inferior a 5,50 metros, cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de 17.

13. Para el permiso de la clase D1 + E, un conjunto compuesto por un autobús de las características indicadas en el número 12 anterior y un remolque de masa máxima autorizada no inferior a 2.500 kg, con al menos 2 metros de ancho y 2 metros de alto, y longitud, excluida la lanza o sistema de enganche o acoplamiento, no inferior a 4 metros.

El compartimento de carga del remolque tendrá al menos 2 metros de ancho y 2 metros de alto. La masa máxima autorizada del conjunto no deberá exceder de 12.000 kg y el peso total real mínimo del remolque será de 800 kg.

14. Para el permiso de la clase D, autobuses de la categoría D de longitud no inferior a 10 metros y anchura no inferior a 2,40 metros.

15. Para el permiso de la clase D + E, un conjunto compuesto por un autobús de las características establecidas en el número 14 anterior y un remolque de masa máxima autorizada no inferior a 2.500 kg, anchura no inferior a 2,40 metros y longitud, excluida la lanza o sistema de enganche o acoplamiento, no inferior a 4 metros. El compartimento de carga del remolque tendrá al menos 2 metros de ancho y 2 metros de alto y el peso total real mínimo del remolque será de 800 kg.

16. Para la licencia de conducción a que se refiere el artículo 6.1.párrafo a) se utilizará el correspondiente vehículo para personas de movilidad reducida.

17. Para la licencia de conducción que autorice a conducir los vehículos especiales agrícolas autopropulsados a que se refiere el artículo 6.1.b) se utilizará un conjunto compuesto por un tractor agrícola de ruedas, que tenga una masa en vacío superior a 1.000 kg y una longitud mínima de 3 metros, y un remolque agrícola de anchura no inferior a 2 metros, longitud, excluida la lanza, no inferior a 4 metros y una masa máxima autorizada superior a 750 kg.

18. Como excepción a lo dispuesto en el apartado A) 7, para la licencia de conducción que autorice a conducir los vehículos especiales agrícolas autopropulsados a que se refiere el artículo 6.1 b) y para el permiso de las clases C1+E, C+E, D1+E y D+E, se podrán utilizar remolques de ejes centrales fijos.

ANEXO VIII

Personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos

A) Condiciones que debe reunir el personal examinador

El personal examinador, encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención de permisos y licencias de conducción, tanto en circuito cerrado como de circulación en vías abiertas al tráfico general, deberá reunir las siguientes condiciones:

1. Preparación: Deberá poseer la preparación adecuada para evaluar la capacidad del aspirante que pretende obtener la clase de permiso de conducción para la que se lleva a cabo la prueba.

2. Conocimientos y capacidad de comprensión sobre la conducción y su evaluación:

Deberá poseer los conocimientos, la capacidad de comprensión de la conducción, así como de su evaluación, referidos a las siguientes materias:

Teoría del comportamiento del conductor.
Percepción del riesgo y formas de evitar los accidentes.
Manual de base para la calificación de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.
Requisitos del examen de conducción.
Legislación en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, así como criterios para su interpretación.
Teoría y técnicas de evaluación.
Técnica y física de los vehículos.
Conducción defensiva.
Conducción económica.

3. Capacidad de evaluación:

Deberá poseer la capacidad para observar con precisión y evaluar el conjunto de las actuaciones del aspirante y, en particular, si éste:

Reconoce de manera correcta y completa las situaciones peligrosas.
Establece una relación adecuada entre la causa y los efectos de las situaciones peligrosas.
Demuestra sus aptitudes y reconoce los errores cometidos.
Es capaz de realizar una evaluación coherente y objetiva de las situaciones anteriores.
Deberá, además, ser capaz de asimilar con rapidez la información, de seleccionar los aspectos esenciales, de prever y determinar los problemas potenciales y de desarrollar estrategias para solucionarlos, así como de reaccionar a tiempo y de forma constructiva.

4. Capacidad de conducción personal:

Deberá estar habilitado para la conducción del tipo de automóviles a los que autoriza la clase de permiso de conducción a la que el aspirante desea acceder.

5. Calidad del servicio:

Durante el desarrollo de las pruebas, el examinador deberá:

Tratar al aspirante de manera respetuosa y no discriminatoria.
Dar explicaciones claras sobre el resultado de la prueba.
Dar las instrucciones precisas, con claridad, utilizando un lenguaje que sea fácilmente comprensible para el aspirante.

B) Requisitos que debe reunir el personal examinador

Además de las condiciones señaladas anteriormente, el personal examinador deberá reunir los requisitos siguientes:

1. Para el permiso de conducción de la clase B:

Ser titular del permiso de la clase B con, al menos, tres años de antigüedad.
Tener, como mínimo, veintitrés años de edad.
Haber terminado con éxito la cualificación inicial establecida en el apartado C), y seguir posteriormente los programas de garantía de calidad y de formación periódica establecidos en el apartado D).
Poseer el título de bachiller o equivalente o de formación profesional de segundo grado.
No trabajar simultáneamente como profesor en una escuela particular de conductores o prestar servicio alguno a título lucrativo en ésta.

2. Para el permiso de conducción de las clases restantes:

Ser titular de un permiso de conducción de igual clase o poseer conocimientos equivalentes mediante la adecuada cualificación profesional.
Haber ejercido como examinador para la obtención del permiso de la clase B durante un mínimo de tres años. Esta condición no será obligatoria si acredita haber conducido un mínimo de cinco años vehículos de la categoría correspondiente, o si posee un permiso de superior clase
Haber terminado con éxito la cualificación inicial establecida en el apartado C), y seguir posteriormente los programas de garantía de calidad y de formación periódica establecidos en el apartado D).
Poseer el título de bachiller o equivalente o de formación profesional de segundo grado.
No trabajar simultáneamente como profesor en una escuela particular de conductores o prestar servicio alguno a título lucrativo en ésta.

3. Equivalencias:

El personal examinador estará autorizado a realizar exámenes de conducción para la obtención del permiso de conducción de las clases reseñadas a continuación, con arreglo a las siguientes equivalencias:

Para las clases AM, A1 y A2, siempre que haya superado la cualificación inicial a que se refiere el apartado C) para una de estas clases.
Para las clases C1, C, D1 y D, siempre que haya superado la cualificación inicial a que se refiere el apartado C) para una de estas clases.
Para las clases B+E, C1+E, C+E, D+E y D1+E, siempre que haya superado la cualificación inicial a que se refiere al apartado C) para una de estas clases.

C) Cualificación inicial

Para ser autorizado a calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos deberá seguirse el programa de formación establecido por la Dirección General de Tráfico, y superar las evaluaciones y pruebas que incluirán tanto un elemento teórico y otro práctico, que en cada caso correspondan.
La formación, evaluación y calificación de las pruebas serán realizadas por la Dirección General de Tráfico de acuerdo con la programación establecida.
El programa de formación versará, entre otras, sobre las materias que a continuación se especifican:

1. Para los permisos de las clases A y B:

Seguridad Vial.
Reglamentos Generales de Circulación y de Conductores.
Teoría de comportamiento de conductores.
Técnica y física de vehículos.
Criterios de calificación.
Técnicas de conducción.
Técnicas de examen.
Prácticas de examen en situaciones reales.

2. Para los permisos de las clases C, D y E:

Reglamentación de vehículos pesados.
Criterios de calificación y técnicas de conducción y examen.

D) Garantía de calidad y formación periódica de los examinadores

Con el fin de garantizar que los examinadores mantengan el nivel exigido, se establecerán los mecanismos de garantía de calidad y de formación periódica, que a continuación se indican:

1. Garantía de calidad:

a) La supervisión de su actividad por la Dirección General de Tráfico, con el fin de que la evaluación se realice de manera uniforme.

b) La necesidad de someterse periódicamente a la actualización de sus conocimientos
c) Un desarrollo profesional permanente.
d) La revisión periódica de los resultados de las pruebas que hayan realizado.

La actividad del personal examinador será objeto de supervisión anual aplicando los mecanismos de calidad especificados en el párrafo anterior. Además, una vez cada cinco años, se realizará una nueva supervisión durante la realización de las pruebas por un período mínimo acumulativo de, al menos, media jornada. Cuando se observen incidencias deberá llevarse a cabo una clarificación de éstas y una posible acción correctiva.

Cuando el examinador esté autorizado a calificar pruebas para la obtención de varias clases de permisos de conducción, el cumplimiento del requisito de supervisión para las pruebas de una de las clases se hará extensivo a todas las clases para las que esté autorizado.

2. Formación periódica:

a) Los examinadores, para conservar su condición, deberán realizar una formación periódica mínima, a intervalos regulares de cuatro días en total en cada período de dos años, con la finalidad de:

Mantener y actualizar los conocimientos y capacidades necesarios para la realización de las pruebas.
Desarrollar nuevas capacidades que se hayan convertido en esenciales para el ejercicio de su actividad.
Garantizar una calificación de las pruebas conforme a criterios justos y uniformes.
Mantener las capacidades prácticas de conducción necesarias.

b) Esta formación se podrá impartir mediante sesiones informativas, aulas de formación, enseñanza convencional o mediante soporte informático. Asimismo, podrá dirigirse tanto a individuos como a grupos y ser sustituida por la que periódicamente ha de realizarse con carácter previo a una nueva acreditación de nivel.

c) Cuando los examinadores no hayan calificado pruebas para una determinada clase de permiso en un período de veinticuatro meses, se someterán a una reevaluación adecuada para realizar nuevamente tal actividad. Esta reevaluación se producirá, asimismo, con ocasión de la realización de la formación periódica especificada en el párrafo a) anterior.

d) Cuando el examinador esté autorizado a calificar las pruebas para la obtención de más de una clase de permiso de conducción, el cumplimiento del requisito de la formación periódica relativo a las pruebas para una clase de permiso se hará extensivo a las demás clases, siempre que se cumpla la condición a que se refiere el párrafo c) anterior.

e) Cuando con ocasión de la supervisión a que se refiere el punto 1 de este apartado, se aprecien en la actividad de los examinadores graves deficiencias, éstos deberán recibir una formación específica previa a la correspondiente reevaluación.

E) Formación complementaria para examinadores que carezcan de los permisos de conducciónde las clases correspondientes al grupo 2

El personal examinador que pretenda ser habilitado para calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención de los permisos a que se refiere el apartado B).2, y carezca del permiso de conducción de las clases correspondientes, podrá

obtenerlo siempre que reciba la formación y supere las evaluaciones teóricas y prácticas que garanticen que posee los conocimientos, así como la destreza y la habilidad en el manejo del vehículo exigidos en el título II, según la clase de permiso de conducción de que se trate.

La formación, evaluación y calificación de las pruebas serán realizadas por la Dirección General de Tráfico.

§ 11

Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 258, de 28 de octubre de 2003
Última modificación: 27 de marzo de 2010
Referencia: BOE-A-2003-19801

La disposición final segunda de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, encomienda al Gobierno la modificación del Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1753/1984, de 30 de agosto, en ejercicio de la competencia atribuida por el apartado 2 del artículo 60 del mencionado texto articulado.

La modificación reglamentaria a la que se refiere el párrafo anterior viene impuesta por la necesidad de actualizar la regulación de las escuelas particulares de conductores, acomodándola a las modificaciones normativas producidas desde la entrada en vigor del anterior reglamento, especialmente las llevadas a cabo por el Reglamento General de Conductores.

Por otra parte, se hace necesario continuar en la línea del reglamento anterior, en el sentido de favorecer el principio de libertad de empresa, flexibilizando tanto los requisitos como el régimen de funcionamiento de las escuelas particulares de conductores, sin perjuicio de ejercer el necesario control sobre éstas.

Por último, con objeto de agilizar el procedimiento de selección de los profesores y directores, se prevé la posibilidad de sustituir los cursos por pruebas de selección.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, previa aprobación de la Ministra de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 17 de octubre de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo único. *Aprobación del Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.*

Se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, que se inserta a continuación.

Disposición adicional única. *Competencias transferidas a las comunidades autónomas.*

En virtud de lo dispuesto en el Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación estatal sobre tráfico y circulación de vehículos, y en el Real

Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre traspaso de servicios y funciones de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, por las respectivas comunidades autónomas se ejercerán las funciones de ejecución que se detallan en el reglamento que aprueba este real decreto, velando por su estricto cumplimiento.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1753/1984, de 30 de agosto, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se oponga a lo dispuesto en este real decreto y en el reglamento que éste aprueba.

Disposición final primera. *Ejecución y desarrollo del reglamento que se aprueba.*

Se faculta al Ministro del Interior, previo informe de los ministros competentes por razón de la materia, para dictar las disposiciones que requiera el desarrollo, ejecución, aclaración e interpretación del reglamento aprobado por este real decreto.

Disposición final segunda. *Habilitación específica al Ministro del Interior.*

Se autoriza al Ministro del Interior para que, de acuerdo con las innovaciones tecnológicas que se vayan produciendo, pueda sustituir y modificar todas las exigencias que respecto al material didáctico se contienen en el artículo 20 del reglamento que se aprueba.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto y el reglamento que por él se aprueba entrarán en vigor a los tres meses de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

REGLAMENTO REGULADOR DE LAS ESCUELAS PARTICULARES DE CONDUCTORES

CAPÍTULO I

Actividades de las escuelas particulares de conductores

Artículo 1. *Actividades.*

1. Como centros docentes, las Escuelas Particulares de Conductores están facultadas para impartir, de forma profesional, la enseñanza de los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación, a los aspirantes a la obtención de alguno de los permisos o licencias de conducción previstos en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

2. Las Escuelas Particulares de Conductores, además, podrán realizar otras actividades, siempre que cumplan con los requisitos exigidos en la normativa específica que, en su caso, las regule.

3. Previa autorización de los alumnos e información a los mismos del coste asociado a este servicio, podrán gestionar en los centros oficiales, en el nombre de aquéllos, el despacho de cuantos documentos les interesen a aquéllos y estén directamente relacionados con la obtención del permiso o licencia de conducción.

Artículo 2. *Principio de unidad.*

1. Cada Escuela Particular de Conductores, disponga o no de Secciones, constituye una unidad.

2. Se entiende por Sección toda sucursal de la Escuela matriz con la misma titularidad y denominación.

CAPÍTULO II

Elementos de las escuelas particulares de conductores

Artículo 3. *Elementos.*

1. Toda Escuela deberá disponer de unos elementos personales y materiales mínimos para poder desarrollar sus funciones. Cada Sección o Sucursal de la Escuela deberá disponer a su vez de los elementos personas y materiales mínimos.

2. Los elementos personales mínimos son el titular, el director y el personal docente. Los elementos materiales mínimos están constituidos por los locales, los terrenos o zonas de prácticas, los vehículos y el material didáctico.

Sección 1.ª Elementos personales

Artículo 4. *Titular.*

1. Es titular de una Escuela quien figure inscrito como tal en el Registro de Centros de Formación de Conductores a que se refiere el párrafo h) del artículo 5, del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, existente en el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. Puede ser titular de una Escuela cualquier persona natural o jurídica que haya obtenido la autorización de apertura de la misma. También pueden serlo, provisionalmente, las comunidades hereditarias mientras se produce la adjudicación de la herencia.

3. El titular es responsable de que la Escuela y, en su caso, sus Secciones o Sucursales, cumpla en todo momento con la normativa que regula esta actividad y reúnan todos los elementos personales y materiales mínimos exigidos para su funcionamiento.

Artículo 5. *Obligaciones del titular.*

Son obligaciones del titular de la Escuela:

a) Controlar y comprobar, de forma constante, que el Centro y, en su caso, sus Secciones o Sucursales, cuenten, en todo momento, con los elementos personales y materiales mínimos, estando obligado a dar cuenta a la Jefatura Provincial de Tráfico de las incidencias que se produzcan en relación con los mismos.

b) Dar cuenta a la Jefatura Provincial de Tráfico de cualquier alteración o modificación de los datos que se comunicaron o sirvieron de base para la autorización de apertura.

c) Estar presente, cuando sea requerido para ello con antelación suficiente, en las inspecciones y colaborar en la realización de las mismas con los funcionarios del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico que las practiquen.

Artículo 6. *Personal directivo.*

1. El personal directivo es el encargado de planificar, programar, ordenar, dirigir y controlar de forma asidua y continuada la enseñanza y el desarrollo de la actividad docente del centro.

2. Para ejercer funciones directivas en una escuela o sección es necesario:

a) Haber obtenido el correspondiente certificado de aptitud de director de escuelas particulares de conductores.

b) Disponer de autorización de ejercicio como director.

Artículo 7. *Obligaciones del personal directivo.*

Son obligaciones del personal directivo:

a) Planificar y programar los contenidos temporizados, sistemas de evaluación y, en su caso, de recuperación, y dirigir, ordenar, controlar y comprobar, de forma asidua y continuada, el desarrollo de la actividad docente y la observancia de los preceptos de este reglamento en lo concerniente al régimen de enseñanza y actuación del personal docente,

responsabilizándose de su cumplimiento y de que la enseñanza se imparta en forma eficaz, sin perjuicio de la responsabilidad en que pueda incurrir directamente dicho personal.

b) Estar presente, cuando sea requerido para ello con suficiente antelación, en las inspecciones de la escuela o sección que dirija y colaborar en su realización con los funcionarios del organismo autónomo Jefatura Central deTráfico que las practiquen.

c) Estar presente en la zona donde se desarrollen las pruebas de aptitud de los alumnos de la escuela o sección en la que preste sus servicios cuando, por existir causa justificada, fuera requerido para ello con la suficiente antelación.

d) Llevar consigo cuando ejerza sus funciones o presencie el desarrollo de las pruebas la autorización de ejercicio y el distintivo que le identifique y exhibir tales documentos siempre que algún funcionario de la Jefatura Provincial de Tráfico o los agentes de vigilancia del tráfico en el ejercicio de sus funciones los requiera.

Artículo 8. *Personal docente.*

1. El personal docente está constituido por los profesores dedicados a impartir la enseñanza de los conocimientos y las técnicas de la conducción teóricos y prácticos necesarios para la formación y adiestramiento de los aspirantes a la obtención de un permiso o licencia de conducción.

2. Para ejercer funciones docentes como profesor en una escuela o sección es necesario:

a) Estar en posesión del certificado de aptitud de profesor de formación vial o de profesor de escuelas particulares de conductores.

b) Disponer de autorización de ejercicio como profesor.

Artículo 9. *Obligaciones de los profesores.*

Son obligaciones de los profesores:

a) Impartir eficazmente la enseñanza, dentro del ámbito de su autorización, de acuerdo con las normas y los programas establecidos y las disposiciones que se dicten para su desarrollo.

b) Atender de forma continuada la enseñanza práctica sin abandonar, en su caso, los dobles mandos del vehículo.

Cuando la enseñanza de las maniobras se realice en circuito cerrado a la circulación a que se refiere el artículo 14 de este reglamento, si las circunstancias lo permiten, no existe peligro y los alumnos están ya en condiciones adecuadas para ello, podrá, sin desatender la enseñanza, abandonar los dobles mandos. No podrá seguir simultáneamente las evoluciones de varios vehículos.

c) Acompañar durante las pruebas prácticas, responsabilizándose en la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico del doble mando del vehículo y de la seguridad de la circulación, a los alumnos a los que haya impartido enseñanza práctica en la Escuela, Sección o Sucursal en que figure dado de alta y colaborar con los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico en lo que afecte a la realización de las pruebas de aptitud. Excepcionalmente podrá ser sustituido por el director si está en posesión del certificado que le autorice para ejercer como profesor o por otro profesor.

d) Estar presente, cuando por ser necesario sea requerido para ello con antelación suficiente, en las inspecciones de la Escuela, Sección o Sucursal en la que figure dado de alta y colaborar en la realización de las mismas con los funcionarios del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico que las practiquen.

e) Llevar consigo cuando imparta la enseñanza, presencie el desarrollo de las pruebas o acompañe a los alumnos durante el examen, el distintivo que le identifique y exhibirlo siempre que algún funcionario de la Jefatura Provincial de Tráfico o los Agentes de vigilancia de tráfico en el ejercicio de sus funciones los requiera.

Artículo 10. *Personal administrativo y otros.*

1. Las Escuelas podrán contar con el personal administrativo o de otra categoría que consideren oportuno.
2. Cuando dicho personal comparezca ante la Jefatura Provincial de Tráfico con la finalidad de gestionar asuntos de mero trámite relacionados con la actividad de la Escuela, Sección o Sucursal, deberán hacerlo provistos de un documento expedido por el titular de la Escuela el cual se responsabilizará de su actuación, que acredite que dicha actividad la realizan en nombre de esa Escuela, Sección o Sucursal.
3. Este personal está obligado, en su caso, a colaborar en la realización de las inspecciones de la Escuela, Sección o Sucursal con los funcionarios que las practiquen.

Sección 2.ª Elementos personales mínimos

Artículo 11. *Elementos personales mínimos.*

Toda Escuela, Sección o Sucursal deberá disponer de los siguientes elementos personales mínimos:

a) Un titular que cuente con la debida autorización de apertura de la Escuela.
b) Un director en posesión del correspondiente Certificado de Aptitud de Director de Escuelas de Conductores, debidamente autorizado para ejercer como tal.
c) Un profesor en posesión del correspondiente Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial o de Profesor de Escuelas Particulares de Conductores, debidamente autorizado para ejercer como tal.

Todo ello sin perjuicio de que la misma persona pueda realizar más de una función en la misma Escuela, Sección o Sucursal.

Artículo 12. *Prohibiciones.*

1. Mientras se encuentren en activo, el personal al servicio del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, el personal de la Guardia Civil, los miembros de las Policías Locales y el personal docente de las Escuelas Oficiales de Conductores, no podrán prestar servicio alguno en las Escuelas Particulares de Conductores o sus Secciones o Sucursales, ser titulares de las mismas, ni formar parte de la entidad o persona jurídica a cuyo nombre figure la autorización de apertura.
2. La prohibición a que se refiere el apartado anterior afecta también al personal en activo de los servicios equivalentes de las comunidades autónomas que, en su caso, ejerzan funciones en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Sección 3.ª Elementos materiales mínimos

Artículo 13. *Locales.*

Toda Escuela, Sección o Sucursal deberá contar con un local en el que pueda desarrollar sus actividades y que cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

Artículo 14. *Terrenos.*

1. Toda Escuela autorizada para impartir la enseñanza para la obtención de la licencia o del permiso de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E deberá acreditar la facultad de utilizar un terreno que permita realizar las prácticas de maniobras o destreza en circuito cerrado, con carácter exclusivo o de forma compartida.
2. La Escuela autorizada para impartir la enseñanza para la obtención de la licencia o del permiso de conducción de las clases AM, A1, A2, A o B, de no contar con los terrenos a que se refiere el apartado anterior, deberá disponer de autorización del municipio en que radique o, si se acreditase la imposibilidad de obtenerla, de otro municipio de la provincia, que le permita realizar las prácticas de maniobras o destreza en zonas urbanas que reúnan condiciones idóneas para la enseñanza de las mismas.

3. Los terrenos deberán contar con las instalaciones adecuadas, estar debidamente acondicionados para la realización de las maniobras y reunir las características necesarias para que si el aprendizaje se realiza simultáneamente por varios alumnos, no se origine peligro entre ellos.

4. Las Secciones o Sucursales de dicha Escuela deberán contar con los terrenos y en las condiciones que se indica en los apartados anteriores.

Artículo 15. *Vehículos.*

1. Toda Escuela deberá disponer, en propiedad, o por otro título, de al menos un vehículo de la categoría adecuada a cada clase de permiso o licencia de conducción para cuya enseñanza esté autorizada.

2. Las Secciones o Sucursales de dicha Escuela deberán contar con el número de vehículos y en las mismas condiciones exigidas para la Escuela.

Artículo 16. *Requisitos de los vehículos.*

Los vehículos de toda Escuela deberán:

a) Estar a nombre del titular de la Escuela.

b) Figurar dados de alta en la Escuela, constando así en el Registro de Centros de Formación de Conductores.

c) Ajustarse a las condiciones generales y requisitos que se establecen en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

d) Los destinados a las prácticas correspondientes a la prueba de control de aptitudes y comportamientos en vías abiertas al tráfico general, excepto las motocicletas, estarán dotados de dobles mandos de freno, acelerador y, en su caso, embrague, eficaces.

e) Reunir los requisitos exigidos en los artículos 59, 60 y 61 del Reglamento General de Conductores para la realización de las pruebas de aptitud, si estuvieran destinados a las mismas.

f) Los turismos deberán llevar inscrito de manera visible en su parte superior un cartel en el que figure la denominación completa de la Escuela a la que están adscritos y, en su caso, el logotipo correspondiente. Las dimensiones mínimas de este cartel serán de 0,70 metros de longitud por 0,20 metros de altura, debiendo ser colocado en forma vertical o ligeramente inclinado y estar sujeto de manera eficaz al vehículo para evitar su caída.

El cartel, que deberá ser visible en todo momento, podrá ser sustituido o complementado por inscripciones, de análogas dimensiones a las citadas en el párrafo anterior, colocadas en ambos laterales delanteros del vehículo, en las que únicamente figuren los datos antes mencionados.

El color, tamaño y forma de las letras del cartel y de las inscripciones deberán permitir identificar con claridad la denominación de la Escuela a la que está adscrito el vehículo.

En los camiones, autobuses, remolques y semirremolques, el cartel será sustituido por inscripciones sobre la parte posterior y ambos laterales del vehículo en las que figuren los datos que se indican en el párrafo anterior.

g) Los camiones, los autobuses y los tractocamiones deberán estar dotados de tacógrafo en correcto estado de funcionamiento y en condiciones de ser utilizado, tanto en la enseñanza como en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

Artículo 17. *Agrupaciones para la utilización compartida de vehículos.*

1. Los vehículos necesarios para el aprendizaje de la conducción de permiso de las clases B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E podrán figurar dados de alta en más de una Escuela de la misma titularidad o estar adscritos a una agrupación o sociedad formada por los titulares de las Escuelas agrupadas o asociadas.

2. La Agrupación para la utilización compartida de los vehículos a que se refiere el apartado anterior deberá constar y acreditarse documentalmente ante la Jefatura Provincial de Tráfico, que le asignará un número de inscripción en el Registro de Centros de Formación

de Conductores. Su denominación no podrá coincidir ni prestarse a confusión con la de otra Agrupación o Sociedad constituida o Escuela autorizada en la o las mismas provincias.

3. Los vehículos utilizados de forma compartida por una Agrupación o Sociedad de Escuelas podrán ir identificados en ambos laterales y en su parte posterior con la denominación de todas las Escuelas agrupadas o la de la Agrupación o Sociedad.

Artículo 18. *Vehículos aportados por los interesados.*

Los coches de minusválido, los vehículos adaptados a las deficiencias de la persona que haya de conducirlos y los tractores agrícolas necesarios para obtener licencia para la conducción de tractores y maquinaria agrícola automotriz podrán:

a) Estar dados de alta en la escuela, aun cuando no se computarán para determinar los elementos materiales mínimos de que debe disponer, a no ser que, por sus características, puedan ser utilizados en la enseñanza general.

b) Ser aportados por los propios alumnos. En este caso, la placa de identificación del vehículo prevista en el artículo 16.f) no precisará llevar troquelada ninguna inscripción y el fondo del recuadro sobre el que va inscrita la letra "L" será de color rojo.

Artículo 19. *Material didáctico.*

1. La Escuela, Sección o Sucursal deberá contar como mínimo con el material didáctico necesario y adecuado para impartir la formación teórica conforme a los conocimientos y aptitudes exigidos por la normativa vigente.

2. La Escuela autorizada para impartir la enseñanza para la obtención de permiso de las clases A1, A2 o A, deberá disponer al menos de un sistema de comunicación manos libres que permita al profesor durante el aprendizaje de la conducción y circulación, y al funcionario examinador durante la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, transmitir eficazmente, desde un vehículo turismo o, en su caso, para las prácticas de circulación, una motocicleta que circule detrás de la conducida por el aspirante, las instrucciones necesarias y a aquél comunicar al profesor o examinador su recepción.

El turismo o la motocicleta de seguimiento deberán figurar dados de alta en el Centro donde el aspirante haya recibido enseñanza.

3. Las Secciones o Sucursales deberán disponer del sistema de comunicación manos libres en las mismas circunstancias que se exigen a la Escuela conforme a lo dispuesto en el apartado anterior.

CAPÍTULO III

De la autorización de apertura

Sección 1.ª Normas generales

Artículo 20. *Necesidad de obtener autorización administrativa previa.*

1. Toda Escuela que vayan a impartir la formación para la obtención del permiso o de la licencia de conducción necesitarán de una autorización de apertura previa para desarrollar su actividad, que se expedirá por la Jefatura Provincial de Tráfico en cuyo territorio radique la Escuela. Para ello deberán contar con los elementos personales y materiales mínimos regulados en este reglamento.

2. Esta autorización tendrá validez en todo el territorio español y habilitará a su titular para abrir Secciones o Sucursales que llevarán la misma denominación que la Escuela.

3. Igualmente el personal directivo o docente de toda Escuela, Sección o Sucursal necesitará de autorización administrativa previa para ejercer sus funciones.

Sección 2.ª Autorización de apertura

Artículo 21. *Solicitud de la autorización de apertura y documentación a presentar con la misma.*

1. La autorización de apertura deberá interesarse de la Jefatura Provincial de Tráfico donde este ubicada la Escuela, utilizando para ello la solicitud que, a tales efectos, proporcionará dicho Organismo o que podrá descargarse a través de la siguiente página web: www.dgt.es

2. A dicha solicitud, suscrita por el titular o su representante legal y en la que se indicarán la denominación del Centro y sus elementos personales y materiales, la ubicación de los locales y terrenos o zonas de prácticas y las clases de permiso y licencia para cuya enseñanza se solicita autorización, se acompañarán los siguientes documentos:

a) Si el titular de la Escuela es una persona física deberá indicar el número del Documento Nacional de Identidad o del Número de Identidad de Extranjero, en su caso, así como el consentimiento para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos.

De no constar su consentimiento en la solicitud, deberá acompañarse fotocopia del Documento Nacional de Identidad o, en su caso, del documento acreditativo de la identidad o tarjeta equivalente, acompañado de su Número de Identidad de Extranjero, documentos todos ellos que deberán estar en vigor.

Si el titular de la Escuela es una persona jurídica deberá presentar fotocopia de los documentos que acrediten la constitución de la sociedad en unión de los originales que serán devueltos una vez cotejados.

b) Acreditación de que los locales cumplen los requisitos exigidos por la normativa municipal para ejercer la actividad propia de la Escuela.

c) En el caso de disponer de terrenos destinados a clases prácticas en circuito cerrado, documento que lo acredite y autorización municipal para impartir dichas clases en los mismos o certificación acreditativa de que no necesita dicha autorización, en su caso.

De no disponer de terrenos, deberá acompañar autorización municipal para realizar dichas prácticas en zonas que reúnan las condiciones idóneas para la enseñanza de la conducción.

d) Relación del personal docente

e) Relación del material didáctico

f) Relación de los vehículos de que va a disponer el Centro, especificando sus características y condiciones de utilización, como enseñanza o acompañamiento.

g) Declaración por escrito de que el solicitante, o si es persona jurídica cada uno de sus asociados, así como el personal directivo y docente, no está incurso en ninguna de las prohibiciones a que se refiere el artículo 12 de este reglamento.

3. La Jefatura Provincial de Tráfico, previo examen de la solicitud y documentación aportada y comprobación de que a la solicitud se han acompañado todos los documentos que se indican en el apartado 2 y de la veracidad del contenido de la documentación, dictará resolución concediendo o denegando la autorización de apertura solicitada.

4. No podrá concederse autorización de apertura a ningún titular si la denominación de la Escuela coincide o se presta a confusión con la de otra Escuela ya autorizada en esa misma provincia.

5. Si fuera necesario subsanar algún defecto o error en los datos o en la documentación aportada o, en el caso de que coincidiera su denominación o se prestara a confusión, se requerirá al interesado para que en el plazo de diez días hábiles lo subsane y, en caso de que no lo haga, se le tendrá por desistido en su petición, previa resolución dictada en esos términos.

6. La Jefatura Provincial de Tráfico notificará la resolución que proceda al titular o a su representante legal en el plazo máximo de tres meses. Una vez haya transcurrido ese plazo máximo sin haberse notificado la resolución expresa, la solicitud de la autorización de apertura se entenderá desestimada por silencio administrativo.

Artículo 22. *Expedición de la autorización de apertura.*

1. La expedición de la autorización de apertura determinará la inscripción de oficio de la Escuela en el Registro de Centros de Formación de Conductores y el otorgamiento de un número de registro provincial que estará formado por dos grupos de caracteres constituidos por la contraseña de la provincia y un número provincial correlativo.

2. En la autorización de apertura se hará constar la denominación de la Escuela, su domicilio y su número de inscripción en el registro, así como el titular y los profesores de la Escuela, clases de permisos para la que esté autorizada a impartir enseñanza y vehículos adscritos.

3. En el caso de la apertura de una Sección o Sucursal, el titular de la Escuela matriz deberá comunicará al Registro de Centros de Formación de Conductores con carácter previo a su funcionamiento, la apertura de la Sección o Sucursal, en el modelo que a tales efectos proporcionará el citado Registro o que podrá descargarse a través de la siguiente página web: www.dgt.es

En dicha comunicación se hará constar el número de registro de la Escuela matriz, el domicilio de la Sección o Sucursal, la relación de personal docente, de material didáctico y de vehículos, así como los terrenos para realizar las prácticas, incluyendo una declaración responsable suscrita por el titular de que se cumplen todo los requisitos exigidos en el artículo 21.

La apertura de la Sección o Sucursal se inscribirá de oficio en el Registro con el mismo número de registro que la Escuela matriz, añadiendo a dicho número el que corresponda a cada Sección o Sucursal.

La denominación de la Sección o Sucursal será la misma que la de su Escuela matriz pero siempre irá precedida de la palabra en mayúsculas «SECCIÓN» o «SUCURSAL» y, a continuación, la denominación completa de la Escuela matriz y la provincia donde dicha Escuela haya sido autorizada.

4. Una vez inscrita se expedirá una copia de la autorización de apertura de la Escuela matriz en la que se hará constar además el domicilio, el número de inscripción y los profesores de la Sección o Sucursal, clases de permisos para la que esté autorizada a impartir enseñanza y vehículos adscritos.

Una copia de la citada autorización deberá estar expuesta al público en un lugar fácilmente accesible y visible. Será sustituida, previa su entrega por el titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, cuando se produzca alguna modificación que afecte a los datos que constan en la misma, en el plazo establecido en el apartado 1 del artículo 24.

Artículo 23. *Alcance de la autorización de apertura.*

1. La autorización de apertura permite a la Escuela y a sus Secciones o Sucursales, desarrollar su actividad en la formación de los alumnos que aspiren a la obtención del permiso o de la licencia de conducción de las clases para cuya enseñanza esté autorizada y disponga de los elementos personales y materiales mínimos exigidos.

2. Las clases teóricas únicamente se podrán impartir en los locales que cuenten con la correspondiente acreditación municipal para ello y cumplan con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

Las clases prácticas de maniobras o destreza en circuito cerrado únicamente se podrán realizar en los terrenos o zonas autorizadas al efecto. Para las clases prácticas de conducción y circulación en vías abiertas al tráfico general se podrá utilizar cualquier vía urbana o interurbana en la que no esté expresamente prohibido.

3. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, los ayuntamientos designarán, y comunicarán a la respectiva Jefatura Provincial de Tráfico, los lugares adecuados en los que, dentro de sus respectivos núcleos urbanos, podrán efectuarse, en o entre horas fijas también adecuadas, las prácticas de conducción y circulación, entendiéndose que pueden realizarse en cualquier vía del núcleo urbano si aquella designación no llega a efectuarse.

4. Los profesores y los vehículos, una vez dados de alta en la Escuela Sección o Sucursal, podrán ser comunes, siempre que tanto en la Escuela como en cada Sección o Sucursal, se mantengan los elementos personales y materiales mínimos exigidos.

5. La autorización permite presentar a los alumnos a realizar las pruebas de aptitud en el Centro de exámenes que, atendidas las circunstancias concurrentes, determine la Jefatura Provincial de Tráfico dentro de los existentes en la provincia donde radique la Escuela o la Sección o la Sucursal.

Artículo 24. *Modificación de la autorización de apertura.*

1. El titular de la Escuela deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico en el plazo de diez días hábiles, contado desde la fecha en que el cambio se produjo, la modificación de la autorización de apertura, utilizando para ello la solicitud que a tales efectos proporcionará dicho Organismo o que se podrá descargar en la siguiente página web: www.dgt.es.

2. La modificación de la autorización de apertura deberá solicitarse por las siguientes causas:

a) Cambio de denominación de la Escuela.
b) Cambio de locales.
c) Cambio de los terrenos o zonas donde se realicen las prácticas de enseñanza.
d) Alta o baja del personal directivo o docente o cualquier modificación que afecte a las autorizaciones de ejercicio de dicho personal.
e) Alta, baja o reforma de los vehículos.
f) Cualquier otra variación de los datos que figuran en la autorización.

3. A la solicitud se acompañarán copia o fotocopia de los documentos justificativos que en cada caso procedan, acompañados de los originales que serán devueltos una vez cotejados.

4. Cuando la modificación afecte a elementos personales o a los vehículos, el titular deberá entregar en la Jefatura Provincial de Tráfico la correspondiente autorización de ejercicio y los distintivos del personal docente afectado y las placas de los vehículos a que se refiere el artículo 16 de este reglamento, para su archivo o destrucción según los casos.

Cuando la modificación afecte a los vehículos, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá ordenar el precintado de los vehículos dados de baja hasta su transferencia o cambio de destino o resolución del arrendamiento.

5. El Jefe Provincial de Tráfico comunicará de oficio al Registro de Centros de Formación de Conductores las modificaciones habidas para que proceda a su inscripción.

Artículo 25. *Suspensión voluntaria de actividades.*

1. La Escuela, sus Secciones o Sucursales podrán suspender voluntariamente el ejercicio de sus actividades hasta un plazo máximo de un año.

2. El titular de deberá comunicar la fecha de inicio de la suspensión a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, como mínimo diez días antes de su inicio utilizando para ello la solicitud que a tales efectos proporcionará dicho Organismo o que se podrá descargar en la siguiente página web: www.dgt.es.

3. El Jefe Provincial de Tráfico comunicará al Registro de Centros de Formación de Conductores, la suspensión de la Escuela, Sección o Sucursal para que se proceda a su inscripción.

4. Durante el tiempo que dure la suspensión, el titular deberá entregar, en calidad de depósito, las placas de identificación de los vehículos en la Jefatura Provincial de Tráfico de la Escuela, Sección o Sucursal que vaya a cesar, la cual podrá ordenar el precintado de los mismos, salvo en los supuestos de agrupaciones de Escuelas para la utilización compartida de vehículos a que se refiere el artículo 17 de este reglamento.

5. La suspensión de actividades cesará previa comunicación del titular en los mismos términos que se establece en el apartado 2, cancelándose de oficio la inscripción en el Registro de Centros de Formación de Conductores.

6. La suspensión de actividades durante más de un año de una Sección o Sucursal supondrá el cese definitivo de sus actividades. Para poder volver a iniciar su actividad el titular de la Escuela deberá cumplir los requisitos exigidos en el artículo 22.

7. La suspensión de actividades durante más de una año de la Escuela dará lugar a la extinción de la autorización conforme se establece en el artículo 26.

Artículo 26. *Extinción.*

1. La autorización de apertura tiene carácter personal y se extinguen por disolución de la sociedad, muerte, renuncia expresa de su titular, transmisión de la empresa o suspensión de actividades durante más de un año.

2. Extinguida la autorización de la Escuela carecerán de la habilitación para seguir funcionando sus Sucursales o Secciones.

3. En las transmisiones «mortis causa» se admitirá una titularidad provisional a favor de la comunidad de herederos, siempre que la persona que la represente lo solicite en el plazo de noventa días naturales, contados desde la muerte del causante, durando hasta el momento en que se produzca la adjudicación de la herencia, lo que se deberá justificar documentalmente en la Jefatura Provincial de Tráfico.

4. En las transmisiones por actos «inter vivos», la Jefatura Provincial de Tráfico podrá expedir, por un período de seis meses prorrogables hasta un máximo de otros tres meses, una autorización provisional a favor del adquirente siempre que lo solicite en el plazo de diez días hábiles, contados desde la fecha en que se produjo la transmisión, y acredite la imposibilidad de presentar con la solicitud la documentación requerida sobre locales o terrenos.

5. La disolución de la sociedad, la renuncia del titular o la transmisión de la empresa, deberá ser comunicada por escrito a la Jefatura Provincial de Tráfico por el titular o su representante legal en el plazo de diez días, contado a partir de la fecha en que el hecho se produjo, utilizando para ello el modelo que a tales efectos proporcionará dicho Organismo o que se podrá descargar en la siguiente página web: www.dgt.es.

6. El Jefe Provincial de Tráfico comunicará al Registro de Centros de Formación de Conductores la extinción de la autorización para que proceda a su inscripción de oficio.

Artículo 27. *Presentación de alumnos a la realización de las pruebas en distinta provincia.*

Excepcionalmente, el titular podrá solicitar de la Dirección General de Tráfico autorización para presentar a los alumnos a realizar las pruebas de aptitud en un centro de exámenes a cargo de Jefatura Provincial de Tráfico distinta de aquella en cuyo territorio radica la escuela, acreditando las dificultades de transporte o circunstancias que lo aconsejen.

La Dirección General de Tráfico, previa instrucción del correspondiente expediente, adoptará la resolución que proceda teniendo en cuenta, además, especialmente los elementos personales de que disponga la Jefatura Provincial de Tráfico de la que dependa el centro en el que se pretenden realizar las pruebas para absorber el incremento de éstas que el cambio suponga.

La autorización que, en su caso, se otorgue tendrá una validez de un año y podrá ser prorrogada por períodos iguales si se acredita que persisten las razones que motivaron su concesión y se solicita la prórroga al menos dos meses antes de la fecha de caducidad de aquélla.

Sección 3.ª Autorizaciones de ejercicio del personal directivo y docente

Artículo 28. *Solicitud de la autorización y documentos a presentar con la misma.*

1. La autorización de ejercicio del personal directivo y docente deberá interesarse de la Jefatura Provincial de Tráfico utilizando para ello la solicitud que, a tales efectos, proporcionará dicho Organismo o que podrá descargarse a través de la siguiente página web: www.dgt.es.

A dicha solicitud, suscrita por el titular o su representante legal se acompañarán los siguientes documentos:

a) Número del documento nacional de identidad o del número de identidad de extranjero, en su caso, así como el consentimiento para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril.

De no constar su consentimiento en la solicitud, deberá acompañarse fotocopia del documento nacional de identidad o, en su caso, del documento acreditativo de la identidad o

tarjeta equivalente, acompañado de su Número de Identidad de extranjero, documentos todos ellos que deberán estar en vigor.

b) Declaración por escrito del director o del profesor de no estar cumpliendo condena o sanción de privación o suspensión del permiso de conducción acordada en vía judicial o administrativa o haber perdido el crédito total de sus puntos y de no estar incurso en ninguna de las prohibiciones para el ejercicio de las actividades docentes a que se refiere el artículo 12 de este reglamento.

c) Dos fotografías actualizadas de la persona para la que se solicita la autorización.

d) Copia del certificado de aptitud de Director de Escuelas Particulares de Conductores o de Profesor de Formación Vial o de Profesor de Escuelas Particulares de Conductores.

2. La Jefatura Provincial de Tráfico notificará la resolución que proceda al titular o a su representante legal en el plazo máximo de un mes.

Artículo 29. *Concesión de las autorizaciones de ejercicio.*

1. La Jefatura Provincial de Tráfico, previo examen de la solicitud y documentación aportada, subsanación, en su caso, de las deficiencias observadas, consulta del Registro de conductores e infractores y valoración, en su caso, de los antecedentes obrantes en el mismo, otorgará o denegará motivadamente la autorización de ejercicio solicitada.

2. En la autorización de ejercicio figurarán, al menos, los datos de identidad y domicilio del interesado, las clases de permiso de conducción para las que está autorizado a impartir enseñanza y su firma, así como los de la escuela o sección en la que ejerza sus funciones.

Artículo 30. *Alcance de las autorizaciones de ejercicio.*

1. Las autorizaciones de ejercicio son los únicos documentos que habilitan para la dirección docente y para la enseñanza profesional en una Escuela o en sus Secciones o Sucursales.

2. La autorización de ejercicio de profesor habilita para impartir las clases teóricas necesarias para la obtención de cualquier permiso o licencia de conducción y exclusivamente las clases prácticas para la obtención del permiso de la clase o clases de que el profesor sea titular con más de un año de antigüedad.

Para impartir la formación para conducir vehículos de los que habilita el permiso de la clase BTP será necesario que el profesor esté habilitado para conducir dichos vehículos.

3. La vacante del director podrá ser suplida, provisionalmente y por el tiempo máximo de un mes, por cualquiera de los profesores de la escuela.

Artículo 31. *Suspensión de las autorizaciones de ejercicio.*

1. Con independencia de cuando lo sean por motivo de sanción, los Jefes Provinciales de Tráfico deberán acordar la suspensión de las autorizaciones de ejercicio del personal directivo o docente cuando:

a) Una sentencia firme así lo determine.

b) Por sentencia o resolución administrativa firmes se haya privado o suspendido a su titular el permiso de conducción, en cuyo caso la autorización de ejercicio se suspenderá por el plazo establecido en la sentencia o resolución.

c) Se padezca enfermedad que incapacite temporalmente para el ejercicio de las funciones.

2. En todos los supuestos a que se refieren los párrafos a) y b) del apartado 1, así como el párrafo c) cuando la enfermedad impidiese el ejercicio de toda actividad docente, el titular de la autorización deberá hacer entrega de ella y del distintivo en la Jefatura Provincial de Tráfico, en calidad de depósito, hasta que finalice la suspensión.

3. Si la incapacidad fuera temporal y limitada a la aptitud para impartir determinados tipos de enseñanza, la suspensión de la autorización de ejercicio se limitará a esas funciones, y podrá su titular solicitar una nueva autorización que sustituya a la inicial, mientras ésta se encuentre temporalmente suspendida, limitada a las funciones para las que aquél continúe estando capacitado.

Artículo 32. *Modificación de la autorización de ejercicio de profesor.*

Los Jefes Provinciales de Tráfico podrán sustituir, a petición de sus titulares o del titular del centro, la autorización para ejercer funciones docentes por otra en la que se amplíe el alcance de la autorización cuando el profesor obtenga un nuevo permiso de conducción.

Dicha modificación, previa solicitud del titular de la escuela, no podrá autorizarse por la Jefatura Provincial de Tráfico hasta que haya transcurrido, como mínimo, un año desde la obtención del nuevo permiso.

Sección 4.ª Nulidad o lesividad, pérdida de vigencia, suspensión cautelar e intervención de las autorizaciones de apertura y de ejercicio del personal directivo y docente

Artículo 33. *Declaración de nulidad o lesividad.*

Las autorizaciones administrativas reguladas en este capítulo podrán ser objeto de declaración de nulidad o lesividad cuando concurra alguno de los supuestos previstos en los artículos 62 y 63 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 34. *Procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad.*

El procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad se ajustará a lo establecido en el capítulo I del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 35. *Pérdida de vigencia.*

Con independencia de lo dispuesto en el artículo anterior, la vigencia de las autorizaciones administrativas reguladas en este capítulo estará condicionada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico podrán declarar la pérdida de vigencia de las mencionadas autorizaciones cuando, después de otorgadas, se acredite que ha desaparecido cualquiera de los requisitos que se exigían para ello.

Artículo 36. *Procedimiento para la declaración de la pérdida de vigencia.*

1. La Jefatura Provincial de Tráfico que haya otorgado las autorizaciones reguladas en este capítulo tan pronto tenga conocimiento de la presunta carencia o pérdida de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento, previos los informes y asesoramientos que estime oportunos, iniciará procedimiento de pérdida de vigencia de éstas.

2. En el acuerdo de incoación, que contendrá una relación detallada de los hechos y circunstancias que induzcan a apreciar, racional y fundadamente, que la escuela o el titular de la autorización carece o ha perdido algunos de los requisitos que se indican en el apartado anterior, se adoptarán, de proceder, las medidas cautelares a que se refiere el artículo 40.

3. En la resolución que acuerde la incoación, la Jefatura Provincial de Tráfico notificará al interesado que, de no acreditar documentalmente en el plazo de un mes haber repuesto el elemento de que carece, la inexistencia de la prohibición o reunir los requisitos exigidos, acordará la pérdida de vigencia de la autorización, a no ser que, en el supuesto de la autorización de funcionamiento, el titular solicite su suspensión de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27.

4. En el supuesto de autorización de ejercicio del personal docente, la pérdida de su vigencia no impedirá a su titular obtener una autorización restringida para impartir determinados tipos de enseñanza cuando, habiendo perdido alguno de los requisitos, conocimientos o condiciones físicas exigidos para el ejercicio de la actividad docente, conserve los precisos para dichas enseñanzas concretas.

Artículo 37. *Suspensión cautelar e intervención inmediata de las autorizaciones.*

1. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de la autorización de apertura y las de ejercicio del personal directivo y docente, podrá acordarse la suspensión cautelar de la autorización cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad vial o perjudique notoriamente el interés público, en cuyo caso el Jefe Provincial de Tráfico que conozca del expediente ordenará, mediante resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas crea necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma.

2. Durante la suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización de apertura no se admitirán nuevas solicitudes para la práctica de las pruebas de obtención de permiso y licencia de conducción hasta que se subsane la deficiencia y la Jefatura Provincial de Tráfico exigirá la entrega de la autorización correspondiente.

3. Cuando la suspensión cautelar e intervención inmediata afecte a las autorizaciones de ejercicio del personal directivo o docente, el titular de la autorización no podrá desempeñar sus funciones directivas o docentes.

4. En los casos a que se refieren los apartados 2 y 3 anteriores, la Jefatura Provincial de Tráfico exigirá la entrega de la autorización correspondiente.

CAPÍTULO IV

Régimen de enseñanza

Artículo 38. *Programación de la enseñanza.*

Toda Escuela programará las enseñanzas ajustándose a las normas del Reglamento General de Conductores y a los objetivos, contenidos mínimos y directrices que al efecto establezca el Ministro del Interior, a propuesta del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, previo informe de las asociaciones más representativas del sector de la enseñanza de la conducción.

CAPÍTULO V

Documentación y distintivos obligatorios

Artículo 39. *Registro de alumnos.*

Toda Escuela, Sección o Sucursal deberá llevar un libro de alumnos matriculados con hojas numeradas, diligenciadas y selladas por la Jefatura Provincial de Tráfico.

Este libro, que podrá estar informatizado, será cumplimentado diariamente por orden de inscripción y constarán todos los alumnos matriculados con expresión de los datos de cada uno relativos al número y fecha de inscripción, nombre, apellidos, Documento Nacional de Identidad, documento acreditativo de identidad o tarjeta equivalente en la que conste el Número de Identidad de Extranjero, fecha de nacimiento, clase o clases de permiso o de licencia de conducción que posee y a que aspira, fechas en que inicia y termina la enseñanza y el resultado final obtenido.

El titular de la Escuela o la persona en quien delegue, será el responsable de dicho libro, que deberá conservarse en el Centro durante un plazo de cuatro años contado a partir de la última inscripción realizada en el mismo.

Artículo 40. *Fichas del alumno.*

Toda escuela o sección deberá cumplimentar, por cada alumno, las fichas de clases teóricas y prácticas y de actitudes que sean precisas. En estas fichas, que se ajustarán al modelo oficial que determine el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, figurarán los datos del centro, del alumno, del profesor, las clases recibidas y espacios adecuados para que el profesor pueda hacer constar sus observaciones en relación con el aprendizaje, los riesgos detectados en el alumno al inicio del proceso formativo y el instrumento utilizado en esta evaluación, certificar si el alumno ha recibido la formación necesaria para ser

presentado a la realización de las pruebas y obtener el permiso o licencia de que se trate y consignar las fechas y los resultados de las pruebas realizadas.

En la ficha de clases teóricas, que cumplimentará el profesor que las imparta, figurarán, además, las fechas de inicio y finalización del ciclo de enseñanza y las faltas de asistencia a clase del alumno.

La ficha de clases prácticas, que cumplimentará el profesor que las imparta, dispondrá, además, de espacios adecuados para consignar la fecha y hora de cada clase y, en las clases de circulación en vías abiertas al tráfico, el kilometraje del vehículo al comienzo y al final.

Igualmente dispondrá de un espacio para que, tanto el alumno como el profesor, puedan firmar al finalizarla. Esta ficha deberá llevarla consigo el profesor durante las clases prácticas y con ocasión de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, tanto en circuito cerrado como en circulación en vías abiertas al tráfico general, y estará obligado a exhibirla siempre que algún funcionario del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o los agentes encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de sus funciones, lo requieran.

Las fichas de los alumnos se deberán custodiar y conservar en el centro a disposición de la Jefatura Provincial de Tráfico durante, al menos, dos años contados a partir de la fecha en que el alumno dejó de serlo.

Artículo 41. *Distintivos.*

El personal directivo y docente deberá llevar, en los casos que se indican en los artículos 7 y 9, un distintivo personal ajustado a modelo oficial y sellado por la Jefatura Provincial de Tráfico, en el que consten los datos del director o profesor, con sus respectivas fotografías, y los de la escuela o sección en que ejerce sus funciones.

Artículo 42. *Contrato de enseñanza.*

Toda escuela deberá suscribir con cada uno de sus alumnos un contrato de enseñanza en el que se especifiquen los derechos y obligaciones que, como consecuencia de aquél, se deriven para cada una de las partes contratantes. Un ejemplar se entregará al alumno y el otro quedará archivado en la escuela.

CAPÍTULO VI

Inspecciones

Artículo 43. *Inspecciones.*

1. El personal del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico podrá inspeccionar las Escuelas y sus Secciones o Sucursales en cualquier momento y cuantas veces se juzgue conveniente.

En todo caso, se realizará una inspección que será previa a la concesión de la autorización de apertura o cuando se modifique si el cambio afecte a los terrenos o a los vehículos, o cuando se tenga conocimiento de la apertura de una Sección o Sucursal o de la variación de alguno de los datos a que se refiere el artículo 24.

2. Para efectuar la inspección, los funcionarios tendrán acceso a los locales, terrenos o, en su caso, zonas de enseñanza práctica, a los vehículos y, a toda la documentación reglamentaria de la Escuela, Sección o Sucursal, así como la relativa a sus elementos personales y materiales, pudiendo presenciar el desarrollo de las clases cuando lo estimen oportuno y analizar con la colaboración de los profesores las fichas de los alumnos.

3. De cada visita de inspección se levantará acta, de la que se entregará copia a la Escuela, Sección o Sucursal inspeccionada.

CAPÍTULO VII

Sanciones

Artículo 44. *Sanciones.*

Las infracciones a las normas contenidas en este reglamento serán sancionadas dentro del marco legal establecido en el apartado 2 del artículo 67 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en la redacción dada al mismo por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre.

CAPÍTULO VIII

Obtención de los certificados de aptitud

Artículo 45. *Certificados de aptitud.*

Los certificados de aptitud que habilitan para ejercer, respectivamente, funciones directivas y docentes en las escuelas particulares de conductores, serán expedidos por la Dirección General de Tráfico previa superación de las pruebas y cursos que se establecen en esta sección. Ambos certificados se ajustarán al modelo que determine el Ministerio del Interior.

Artículo 46. *Obtención del certificado de aptitud de profesor de formación vial.*

1. El Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial podrá obtenerse superando los cursos o pruebas que al efecto se convoquen.

2. Para tomar parte en los cursos o pruebas será necesario:

a) Estar en posesión, como mínimo, del título de Educación Secundaria Obligatoria o del título de Técnico (Formación Profesional de Grado Medio).

b) Ser titular del permiso de conducción ordinario de la clase B, al menos, con una antigüedad mínima de dos años.

c) Poseer las aptitudes psicofísicas que se determinen por el Ministerio del Interior a propuesta de la Dirección General de Tráfico.

No obstante, quienes, sin poseerlas, estén en posesión de un permiso de conducción de la clase B o un permiso extraordinario de la clase B, al menos, sujeto a condiciones restrictivas, con una antigüedad mínima de dos años, obtenido al amparo de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 7 del Reglamento General de Conductores, podrá obtener un certificado de aptitud limitado a enseñanzas de carácter teórico.

3. Las pruebas serán de carácter objetivo y en ellas se valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica.

4. La parte teórica de los cursos o pruebas comprenderá, al menos, las materias siguientes:

a) Normas y señales reguladoras de la circulación.

b) Cuestiones de seguridad vial, técnica de conducción y circulación, conducción económica, medio ambiente y contaminación, accidentes de circulación, causas y factores que intervienen en los mismos.

c) Reglamentación general de vehículos y en especial de los vehículos pesados, de transporte de personas y mercancías, prioritarios y especiales.

d) Seguro de automóviles.

e) Normativa por la que se regulan los permisos de conducción, sus clases y las pruebas de aptitud a realizar para su obtención.

f) Normativa por la que se regulan el aprendizaje de la conducción y los centros de formación de conductores.

g) Pedagogía y Psicología aplicadas a la conducción.

h) Mecánica y entretenimiento simple de los automóviles.

i) Comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente de circulación.

Será necesario haber superado todas las materias que integran esta parte teórica para pasar a realizar la parte práctica de los cursos o pruebas.

5. La parte práctica de los cursos o pruebas consistirá en el desarrollo de clases teóricas y prácticas relacionadas con las materias establecidas en el apartado 4 anterior.

Finalizados los cursos o las pruebas, se expedirá el Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial a quienes los hubieran superado, los cuales serán inscritos en el Registro de profesionales de la enseñanza de la conducción a que se refiere el párrafo h) del artículo 5 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, quedando exentos de las pruebas de control de conocimientos para la obtención del permiso de conducción.

6. No será necesario que realicen la parte práctica de los cursos o pruebas quienes vayan a obtener un certificado de aptitud limitado a enseñanzas de carácter teórico.

Artículo 47. *Obtención del Certificado de Aptitud de Director de Escuelas de Conductores.*

1. Para obtener el Certificado de Aptitud de Director de Escuelas de Conductores será necesario estar en posesión del certificado de aptitud de profesor de formación vial o de profesor de escuelas particulares de conductores y superar los cursos o pruebas que al efecto se convoquen.

2. Los cursos o pruebas versarán sobre la normativa que regula las escuelas particulares de conductores, tramitación administrativa y conocimientos generales de gestión de empresas aplicada a la gestión y dirección de dichas escuelas, estadísticas, organización y dirección de centros docentes y psicología de las organizaciones.

3. Finalizados los cursos o las pruebas, a quienes las hayan superado les será expedido el certificado de aptitud de director de escuelas de conductores, circunstancia que se hará constar en el Registro del profesionales de la enseñanza de la conducción a que se refiere el párrafo h) del artículo 5 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 48. *Convocatoria de los cursos para obtener los Certificados de Aptitud.*

1. Los cursos y pruebas para obtener los Certificados de Aptitud de Profesor de Formación Vial y de Director de Escuelas Particulares de Conductores serán regulados por Orden del Ministro del Interior, correspondiendo la convocatoria de los mismos a la Dirección General de Tráfico o al órgano autonómico competente.

Los cursos y pruebas se convocarán con una periodicidad mínima anual.

2. La Resolución que convoque los cursos o pruebas establecerá el régimen, contenido, duración y el lugar de celebración de los cursos, el sistema de selección, las pruebas y evaluaciones a realizar, el número de preguntas a plantear y el máximo de errores permitidos, así como los sistemas y criterios de calificación de las pruebas y evaluaciones, los recursos contra las decisiones sobre la calificación de las pruebas y cuantas cuestiones sean de interés para su desarrollo.

CAPÍTULO IX

Los registros de centros de formación de conductores y de profesionales de la enseñanza de la conducción

Artículo 49. *Órgano competente para llevar y gestionar los registros.*

1. Los registros de centros de formación de conductores y de profesionales de la enseñanza de la conducción, a los que se refiere el artículo 5.h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, modificado por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, serán llevados y gestionados por la Dirección General de Tráfico.

2. El titular del órgano responsable de los registros o ficheros automatizados adoptará las medidas de gestión y organización que sean necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal

existentes en los registros y el uso de éstos para la finalidad para los que fueron recogidos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos que en su caso procedan.

Artículo 50. *Finalidad de los Registros.*

1. El Registro de Centros de Formación de Conductores tendrá como finalidad recoger y gestionar de forma automatizada los datos de los Centros de Formación a los que se haya concedido la autorización de apertura, así como los relativos a la nulidad y lesividad de las mismas y a la modificación, las medidas cautelares, y en su caso la intervención de la autorización de apertura.

2. El Registro de Profesionales de la Enseñanza de la Conducción tendrá como finalidad recoger y gestionar de forma automatizada los datos de carácter personal de los titulares del certificado de aptitud de Directores y Profesores de Escuelas Particulares de Conductores y de Profesores de Formación Vial, así como los relativos a la modificación, nulidad, lesividad, pérdida de vigencia, medidas cautelares y, en su caso, la intervención de sus autorizaciones de ejercicio.

Artículos 51 a 56.

(Sin contenido)

Disposición adicional primera. *Datos personales.*

Las disposiciones contenidas en este reglamento que afecten al tratamiento de los datos personales se aplicarán de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Disposición adicional segunda. *Jefaturas Locales de Tráfico de Ceuta y Melilla.*

Las referencias contenidas a lo largo de este reglamento a las Jefaturas Provinciales de Tráfico se entenderán hechas también a las Jefaturas Locales de Tráfico de Ceuta y Melilla.

Disposición adicional tercera. *Aplicación supletoria.*

En todo lo no regulado expresamente en este reglamento será de aplicación supletoria lo dispuesto en el Real Decreto 1778/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones.

Disposición adicional cuarta. *Condiciones para la libre prestación de la actividad de Director o de Profesor de Formación Vial o de Profesor de Escuelas Particulares de Conductores.*

1. Los Directores y Profesores de Formación Vial o Profesores de Escuelas Particulares de Conductores que estén establecidos en cualquier otro Estado miembro, podrán prestar sus servicios en territorio español en régimen de libre prestación siempre que comuniquen a la Jefatura Provincial de Tráfico donde vaya a prestar sus servicios, con carácter previo, el inicio de su actividad, utilizando para ello el modelo que, a tales efectos, proporcionará dicho organismo o que podrán descargarse en la siguiente página web:www.dgt.es.

2. Con la comunicación deberá acompañarse:

a) Fotocopia del documento acreditativo de identidad en vigor.

Si está en posesión de un número de identidad de extranjero, podrá dar consentimiento para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, en cuyo caso no será necesario aportar la fotocopia a que se hace referencia en el párrafo anterior.

b) Fotocopia de la titulación que en su país le permita ejercer como Director o Profesor de Formación Vial.

c) Fotocopia del permiso de conducción en vigor del que es titular.

3. Transcurrido el plazo de un mes contado desde el día siguiente en que se presentó la comunicación o desde el día siguiente en que se subsanaron los errores o deficiencias, podrá iniciar su actividad. No obstante, sólo podrá impartir clases prácticas para la obtención del permiso de conducción de la clase o de las clases de que sea titular.

4. En el caso de que no cumpla con los requisitos exigidos para ello, se dictará la correspondiente resolución denegando la prestación de sus servicios como director o profesor de formación vial en nuestro país.

Disposición adicional quinta. *Comunicación entre Registros.*

El Registro de Centros de Formación de Conductores y los correspondientes Registros de aquellas comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, podrán tener acceso a sus respectivas bases de datos al objeto de realizar las comprobaciones oportunas antes de proceder a la inscripción de las Escuelas, Secciones o Sucursales en sus respectivos Registros.

Hasta que esté operativa la interconexión entre las bases de datos de dicho Registros se facilitarán recíprocamente, previa solicitud y por los medios oportunos, los datos necesarios para realizar las citadas inscripciones.

Disposición transitoria primera. *Adaptación a los requisitos sobre documentación y elementos personales y materiales.*

Las escuelas dadas de alta con anterioridad a la entrada en vigor de este reglamento deberán adaptarse a los requisitos exigidos en él en cuanto a la documentación y los elementos personales y materiales en el plazo de un año, contados a partir de la publicación en el "Boletín Oficial del Estado" de este reglamento.

Disposición transitoria segunda. *Titulaciones académicas.*

Los profesores y directores que a la entrada en vigor de este reglamento estuvieran autorizados para ejercer de acuerdo con las titulaciones académicas exigidas por la normativa anterior, podrán continuar ejerciendo sus funciones mientras sigan autorizados para ejercer como tales.

Disposición transitoria tercera. *Cursos y pruebas para la obtención de los certificados de aptitud de profesor de formación vial y de director de escuelas particulares de conductores.*

Hasta que por orden del Ministro del Interior se regulen los cursos y pruebas para la obtención de los certificados de aptitud de profesor de formación vial y de director de escuelas particulares de conductores, dichos cursos y pruebas continuarán rigiéndose por las disposiciones vigentes a la entrada en vigor de este reglamento.

§ 12

Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 54, de 3 de marzo de 2010
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2010-3471

Los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, así como los informes de aptitud psicofísica que emiten en el ejercicio de sus actividades se regulan, por una parte, por el Real Decreto 1467/1982, de 28 de mayo, por el que se determinan las enfermedades y deficiencias que pueden impedir la obtención o revisión de los permisos de conducción o restricciones a los mismos y las condiciones que deben reunir los certificados y reconocimientos correspondientes, desarrollado por la Orden de 22 de septiembre de 1982.

Y, por otra parte, por el Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1342/1986, de 26 de mayo, por el que se regulan las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehículos y por el que se regulan los centros de reconocimiento destinados a verificarlas, desarrollado por la Orden de 13 de mayo de 1986.

Todas estas normas son anteriores al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y a sus normas de desarrollo, lo que ha supuesto que parte de su contenido se entienda afectado por esa normativa, resultando en ocasiones difícil saber si algún precepto en concreto está o no en vigor, lo que unido a la dispersión normativa que supone la regulación de una misma materia en varias normas, ha venido a producir una cierta inseguridad jurídica en este ámbito.

Además, el citado texto articulado ha sido modificado recientemente en materia sancionadora, por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, estableciendo en sus artículos 65 y 67, respectivamente, un nuevo régimen de infracciones y sanciones que afecta a las actividades de los centros que realicen estas clases de reconocimientos.

Por otra parte, la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso y ejercicio de las actividades de servicios, que va a incorporar parcialmente al derecho español la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, relativa a los servicios en el mercado interior, modifica en su artículo 22 el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Entre los preceptos del texto articulado que se modifican a través de la citada ley, cabe destacar la modificación del penúltimo párrafo del apartado 2 del artículo 60, en el que se indica que a los fines de garantizar la seguridad vial, el Gobierno determinará los elementos

personales y materiales mínimos para el reconocimiento de conductores, siguiendo los establecido en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre.

En este sentido es necesario señalar que la actividad de estos Centros queda, con carácter general, fuera del ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre. No obstante, con objeto de dinamizar en mayor medida el sector servicios y de incrementar su competitividad se han extendido los «principios de buena regulación» a sectores no afectados por la citada Directiva, como es el caso de los Centros destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, contribuyendo así a la supresión efectiva de requisitos no justificados o desproporcionados y a disminuir las cargas administrativas que tienen que soportar los ciudadanos.

Asimismo, el nuevo Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, recoge en su anexo IV las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción, estableciendo las enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en su obtención o prórroga, conforme a la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el Permiso de Conducción.

En este contexto normativo, cabe destacar, por una parte, que en cumplimiento del mandato contenido en el apartado 3 del artículo 27 de la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud, se aprobó el Real Decreto 1277/2003, de 10 de octubre, por el que se establecen las bases generales sobre autorización de centros, servicios y establecimientos sanitarios, definiéndose entre los centros, servicios y establecimientos de carácter sanitarios, en su apartado C.2.5.10, a los centros de reconocimiento.

Apartado al que la Orden SCO/1741/2006, de 29 de mayo, por la que se modifican los anexos del Real Decreto 1277/2003, de 10 de octubre, dio nueva redacción definiendo a los centros de reconocimientos como centros sanitarios donde, de acuerdo con lo previsto en su normativa específica, se llevan a cabo reconocimientos médicos y psicológicos para determinar las condiciones físicas y psicológicas de los aspirantes o titulares de permisos o licencias, o para la realización de determinadas actividades y para su renovación.

Conforme a la normativa citada se procede a través del presente reglamento a regular en una única disposición normativa todos aquellos aspectos de los centros destinados a verificar la aptitud psicofísica de los conductores, procurándole un contenido ordenado y adecuado a la finalidad del mismo.

Además, en su elaboración se ha tenido en cuenta la experiencia acumulada y las necesidades surgidas desde la implantación de dichos centros, tanto para la Administración como para los profesionales del sector.

En primer lugar se regula el régimen jurídico de la acreditación de estos centros para poder desarrollar su actividad como centros dedicados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, basado como requisito previo e indispensable, en la autorización previa del centro como centro de reconocimiento por la autoridad sanitaria competente.

Y, en la posterior acreditación como centro de reconocimiento dedicado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores por la Jefatura Provincial de Tráfico donde vayan a desarrollar sus actividades, tras haber comprobado que el centro cumple los requisitos exigidos en este reglamento, procediéndose, en caso afirmativo, a su inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.

Este régimen de autorización previa y posterior acreditación de los centros no supone ningún cambio en relación al régimen vigente.

Respecto a los requisitos que deben cumplir los centros, se diferencia entre los elementos personales, que incluye al titular, director, director facultativo, en su caso, y facultativos, determinándose con respecto a cada uno de ellos sus obligaciones, prohibiciones e incompatibilidades, y los elementos materiales,

Los elementos personales y materiales se simplifican y reducen para eliminar trabas innecesarias que dificulten el acceso y desarrollo del ejercicio de esta actividad.

En cuanto a los elementos personales en lugar de tener que contar con un médico oftalmólogo se va a permitir a los centros concertar los servicios de una clínica que preste

servicios de oftalmología, contribuyendo así a flexibilizar los requisitos exigidos a dichos centros.

Respecto a los elementos materiales, se eliminan todos los requisitos que se venían exigiendo con respecto al local para poder recibir la acreditación como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, por entender que el local que previamente haya sido autorizado por la autoridad sanitaria como centro de reconocimiento ya cumple con los requisitos necesarios para poder desarrollar esa actividad con todas las garantías.

Cabe destacar como novedad, que tendrán que contar con el equipo informático necesario para el tratamiento de datos así como para la conexión electrónica con los servicios del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para la transmisión del resultado del informe de aptitud psicofísica y con los Registros de conductores e infractores y de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.

Este requisito es el resultado de dar cumplimiento a la medida número 39 del Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de agosto de 2008, por el que se aprueban medidas a corto plazo para reducir cargas administrativas.

Además, al ser los centros los que remitirán el resultado de este informe al Registro de conductores e infractores, los informes de aptitud psicofísica surtirán efecto en todo el territorio nacional, eliminando la actual limitación de estos informes que sólo podían surtir efecto en la Jefatura de Tráfico de la provincia donde estuviera ubicado el centro.

La emisión de los informes de aptitud psicofísica por medios electrónicos constituye una de las principales novedades de este reglamento, frente al sistema tradicional de expedir estos informes en formato papel, entregando al interesado una copia, a efectos de su presentación en la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente y de enviar una comunicación de manera inmediata a dicha Jefatura cuando el informe arroje un resultado negativo o haya sido interrumpido.

Como otra novedad a destacar de este reglamento, para facilitar al ciudadano el cumplimiento de sus obligaciones evitándole molestias y desplazamientos innecesarios y reducir así cargas administrativas, se han ampliado las actividades que pueden realizar los centros de reconocimiento de conductores al permitir que éstos puedan ofrecer como servicio complementario, si así lo solicitan los interesados, la gestión, que podrá hacerse por medios electrónicos, ante la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, de la prórroga de vigencia del permiso o de la licencia de conducción.

De esta manera, en el marco de lo que debe ser una Administración moderna, ágil, eficaz y segura, se contribuye a dar un servicio de calidad a los ciudadanos en los trámites que éstos demandan diariamente de las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico, lo cual exige evitarles molestias y desplazamientos innecesarios.

En cuanto al procedimiento para solicitar la acreditación como centro destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, se ha incluido la opción de poder descargar a través de la página de web de la Dirección General de Tráfico, los modelos de solicitud a los que se hace referencia en este reglamento.

Además, se han simplificado los documentos a presentar con la solicitud, bastando, con carácter general, con la presentación de la autorización otorgada por la autoridad sanitaria competente como centro de reconocimiento, acompañado de la relación de la plantilla del personal autorizada y sus datos de identificación, así como, en su caso, fotocopia del certificado de inscripción en el Registro correspondiente.

Al haberse autorizado previamente por la autoridad sanitaria como centro de reconocimiento, se evita duplicar la presentación de documentos y el cumplimiento de requisitos que ya han sido exigidos conforme a la normativa sanitaria.

Respecto a su funcionamiento, se requiere la presencia obligada de los facultativos exigidos por este Reglamento pero únicamente durante el horario en el que el centro vaya a realizar su actividad como centro destinado a verificar las actitudes psicofísicas de los conductores.

En cuanto a los informes de aptitud psicofísica, se determinan, entre otros aspectos, la forma en que deberán emitirse y el contenido de cada uno de ellos según el resultado de la exploración, distinguiendo entre los informes con resultado de apto, apto con condiciones restrictivas, no apto, e interrumpido.

El régimen de infracciones y sanciones contempla, con carácter general, una remisión, por una parte, a los apartados 4 y 6 artículo 65 del texto articulado que califica, respectivamente como infracciones grave o muy grave el incumplimiento de las normas reglamentariamente establecidas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior, salvo que pudieran considerarse muy graves al afectar a la cualificación de los facultativos o a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial.

Y, por otra parte, al artículo 67 del mismo, que prevé una sanción pecuniaria cualificada y otra sanción de suspensión específica por un año cuando la infracción sea muy grave.

Además, al objeto de facilitar a los ciudadanos el cumplimiento de los trámites necesarios para iniciar esta actividad, se prevé la posibilidad de que las solicitudes respecto a los procedimientos a las que se hace referencia en este reglamento puedan presentarse en el Registro Electrónico de la Jefatura Central de Tráfico, cuando se incluyan esos procedimientos en su ámbito de aplicación, conforme a lo dispuesto en la Resolución de 26 de agosto de 2007, por la que se crea el mismo, para seguir avanzando en esta disminución de las cargas administrativas de los ciudadanos.

Asimismo, conforme al estado de la técnica lo vaya permitiendo, podrá sustituirse la presentación de los documentos exigidos durante el procedimiento para ser acreditado como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, por la consulta a los registros correspondientes, para lo que se deberá recabarse previamente el consentimiento del interesado, contribuyendo así a una disminución importante de las cargas administrativas para el ciudadano.

Por último, se reconoce la liberalización de los centros de reconocimiento de conductores que establecen libremente los precios aplicables a sus actividades frente al régimen de tarifas, liberalización que en la práctica ha tenido lugar a partir del año 2002, a tenor de la disposición transitoria única de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Este reglamento ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.2.e) del Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Sanidad y Política Social, con la aprobación previa de la Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 19 de febrero de 2010,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

Se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores cuyo texto se inserta a continuación.

REGLAMENTO DE CENTROS DE RECONOCIMIENTO DESTINADOS A VERIFICAR LAS APTITUDES PSICOFÍSICAS DE LOS CONDUCTORES

CAPÍTULO I

Los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores

Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto determinar el régimen de acreditación de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de aquellos que pretendan obtener o prorrogar las autorizaciones administrativas para conducir, los requisitos que deben cumplir, así como su régimen de funcionamiento, todo ello de conformidad con lo

dispuesto en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Artículo 2. *Naturaleza.*

Los centros que pretendan ejercer la actividad de reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores deberán estar debidamente autorizados por la autoridad sanitaria correspondiente para su funcionamiento como centros de reconocimiento, de acuerdo con la normativa vigente.

Además, deberán contar con la resolución de la Jefatura Provincial de Tráfico que acredite que reúnen los requisitos que sobre los elementos materiales y personales se prevén en este reglamento. Dicha resolución servirá para la inscripción de oficio por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor, a que se refiere el artículo 5.h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Estos centros, que podrán tener carácter oficial, dependientes de la Administración, o privado, han de ajustarse en su funcionamiento a lo establecido en el presente reglamento.

Artículo 3. *Actividad de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

1. Los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores realizarán las pruebas y exploraciones necesarias para verificar que los interesados en obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción reúnen las aptitudes psicofísicas necesarias y que no están afectados por alguna de las enfermedades o deficiencias que pueden suponer incapacidad para conducir o la necesidad de establecer adaptaciones, restricciones u otras limitaciones, de acuerdo con la normativa vigente.

Asimismo, realizarán las pruebas y exploraciones a que se refiere el párrafo anterior a quienes pretendan obtener un nuevo permiso o licencia de conducción, una vez haya sido declarada la pérdida de vigencia del que poseían tras haber perdido la totalidad del crédito de puntos que tuviera asignado o que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del Código Penal, así como a quienes estén obligados a acreditar sus aptitudes psicofísicas por desempeñar tareas de conducción o relacionadas con la enseñanza de ésta.

El resultado de las pruebas y exploraciones se consignará en un informe de aptitud psicofísica.

2. Cuando así lo solicite el interesado, dichos centros podrán gestionar en su nombre ante la Jefatura Provincial de Tráfico, la prórroga de vigencia de los permisos o licencias de conducción, para lo que deberán aportar los documentos que a tales efectos se requieran por la normativa vigente.

Esta gestión, en el supuesto de que se realice por medios electrónicos, se ajustará al protocolo informático que se establezca por Orden del Ministro del Interior.

Lo dispuesto en este apartado se realizará conforme a lo previsto en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, así como en su normativa de desarrollo.

CAPÍTULO II

Requisitos de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores

Artículo 4. *Elementos personales.*

1. Los centros de reconocimiento deberán contar para su acreditación como centros de reconocimiento de conductores destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores con los elementos personales mínimos siguientes:

a) Titular.
b) Director y, en su caso, director facultativo.

c) Y un equipo integrado por los siguientes facultativos: un médico general, un médico oftalmólogo y un psicólogo.

Todos ellos deberán haber sido autorizados por la autoridad sanitaria competente para ejercer su actividad en el centro de reconocimiento.

2. No obstante, se permite que los centros en lugar de contar con un médico oftalmólogo autorizado por la autoridad sanitaria competente, puedan concertar los servicios de una clínica que preste servicios de oftalmología, extremo que se deberá justificar al presentar la solicitud de acreditación del centro conforme a lo dispuesto en el artículo 10. La clínica oftalmológica concertada podrá realizar las exploraciones tanto en sus instalaciones como en las del centro de reconocimiento.

En todo caso, se deberá realizar la exploración por un especialista en oftalmología cuando, a juicio de los demás facultativos, sea preciso su dictamen.

Artículo 5. *El titular.*

1. El titular del centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores será la persona física o jurídica que haya sido autorizada por la autoridad sanitaria competente como titular del centro sanitario.

2. Son obligaciones del titular del centro:

a) Controlar que el centro reúna, en todo momento, los elementos personales y materiales mínimos exigidos.

b) Comunicar a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente cualquier modificación en el régimen de funcionamiento del centro o cualquier variación de los datos que sirvieron de base para su acreditación e inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.

c) Estar presente en las inspecciones, cuando sea requerido para ello con antelación suficiente, y colaborar en su realización con los funcionarios del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que las practiquen.

Artículo 6. *El director.*

1. El director del centro será la persona física que figure como titular de éste o forme parte de la persona jurídica que lo sea. Asimismo, podrá actuar como director uno de sus facultativos.

En los supuestos en el que el director no reúna la condición de facultativo, deberá designar un director facultativo.

2. Son obligaciones del director del centro:

a) Organizar y dirigir el desarrollo de la actividad del centro, comprobando la observancia de los preceptos de este reglamento, en particular los relativos al régimen de funcionamiento y a la actuación del personal facultativo.

b) Cuidar de que los equipos de exploración se encuentren, en todo momento, en un buen estado de funcionamiento, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al resto del personal que presta servicio en el centro.

c) Facilitar al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad sanitaria competente, los informes de aptitud psicofísica emitidos, los datos y cuantos informes le sean solicitados en relación con la actividad del centro, su régimen de funcionamiento y la actuación del personal facultativo adscrito a éste.

d) Estar presente en las inspecciones, cuando sea requerido para ello con antelación suficiente, y colaborar con los funcionarios del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico durante la realización de aquéllas.

3. El director del centro o, en su caso, el director facultativo si aquél no reuniera la condición de facultativo, será el responsable de que las pruebas se hayan realizado en sus instalaciones de acuerdo con el Protocolo de exploración médico-psicológica que, a tales efectos, editen los Ministerios del Interior y de Sanidad y Política Social, así como de la firma del informe de aptitud psicofísica y del dictamen final del modelo de historia clínica que figuran en los anexos II y III, respectivamente.

Artículo 7. *Los facultativos.*

Los facultativos, dentro del ámbito de competencias de sus respectivas titulaciones y previa identificación de los interesados mediante la presentación del documento nacional de identidad o tarjeta de identidad de extranjero o, en su caso, del pasaporte o documento de identidad y número de identidad de extranjero, los cuales deben estar en vigor y, en su caso, del permiso o de la licencia de conducción de que sean titulares, tendrán las siguientes obligaciones:

a) Realizar eficazmente los reconocimientos y exploraciones de acuerdo con lo expuesto en este reglamento y en el Protocolo a que se refiere el apartado 3 del artículo 6.
b) Firmar los dictámenes parciales que emitan.
c) Estar presentes en las inspecciones que puedan realizarse al centro durante su horario de funcionamiento como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

Artículo 8. *Incompatibilidades.*

Al personal del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, así como al el de los servicios equivalentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, mientras permanezca en activo, les será de aplicación la normativa vigente en cuanto al régimen de incompatibilidades.

Artículo 9. *Elementos materiales.*

1. Los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores deberán cumplir los requisitos exigidos por la normativa vigente y por las disposiciones relativas a las condiciones básicas y de accesibilidad universal de las personas con discapacidad y, además, disponer de:

a) El equipo informático necesario que permita el tratamiento de datos así como la conexión electrónica con los servicios del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para la transmisión del resultado del informe de aptitud psicofísica y con los Registros de conductores e infractores y de Centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.
b) El material adecuado para realizar las exploraciones que se relaciona en el anexo I que deberá encontrarse, en todo momento, en buen estado de funcionamiento, calibrado y conservación.

2. El local del centro de reconocimiento que reciba la acreditación como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores deberá estar debidamente identificado mediante un rótulo situado en un lugar visible desde el exterior, en el que deberán constar, al menos, su denominación y en todo caso su número de registro.

CAPÍTULO III

Acreditación e inscripción de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores

Artículo 10. *Acreditación de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

1. El titular del centro de reconocimiento autorizado por la autoridad sanitaria deberá dirigir la correspondiente solicitud a la Jefatura de Tráfico de la provincia donde pretendan desarrollar sus actividades, utilizando para ello el modelo que, a tales efectos, proporcionará dicho organismo o que podrá descargarse en la siguiente página web: www.dgt.es.
2. La solicitud, que deberá estar firmada por el titular del centro o su representante legal, así como por el director, en la que se indicará, al menos, la denominación, el domicilio y el

horario durante el cual el centro funcionará como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

3. Con la solicitud se presentará la siguiente documentación:

a) Fotocopia de las autorizaciones sanitarias de instalación y funcionamiento como centro de reconocimiento otorgada por la autoridad sanitaria competente.

b) Fotocopia del certificado de inscripción en el Registro sanitario correspondiente como centro de reconocimiento.

c) Relación del personal autorizado por la autoridad sanitaria competente.

Se indicará el nombre, apellidos, número de documento nacional de identidad o del número de identidad de extranjero y nacionalidad de cada facultativo y se acompañará del documento acreditativo del registro de firmas de cada uno de ellos visado por los Colegios profesionales correspondientes.

d) Fotocopia, en su caso, del contrato con la clínica que vaya a prestar los servicios de oftalmología en el supuesto en que se vaya a prescindir del médico oftalmólogo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4.

e) Las declaraciones por escrito del titular, del director, del director facultativo, en su caso, así como de los facultativos de no estar incursos en las incompatibilidades que se indican en el artículo 8.

4. La denominación de los centros estará compuesta por la mención «Centro de Reconocimiento de Conductores», seguido de su nombre comercial, sin que pueda coincidir o producir confusión con otro centro inscrito en la misma provincia, salvo que pertenezca al mismo titular o haya sido autorizado por la autoridad sanitaria competente con esa denominación como centro de reconocimiento.

En caso de producirse esta circunstancia, la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente lo advertirá al solicitante dentro de los diez días siguientes a la presentación de la solicitud para que modifique su denominación.

5. Las solicitudes podrán presentarse en cualquiera de los lugares establecidos en el apartado 4 del artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 11. *Inscripción de los centros de reconocimiento de conductores.*

1. La Jefatura Provincial de Tráfico dictará resolución motivada otorgando o denegando la acreditación solicitada, previa comprobación de los documentos aportados con la solicitud y del cumplimiento de los requisitos establecidos en este reglamento, a cuyos efectos se practicará una inspección previa, conforme se establece en el artículo 26.

2. En el caso de que la resolución sea favorable, se procederá de oficio a su inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor a que se refiere el artículo 2.

En la resolución indicada en el párrafo anterior se le asignará al centro un número de inscripción en el citado Registro que deberá hacerse constar en todos los informes de aptitud psicofísica que emita.

3. Una vez inscrito de oficio en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor, se comunicará en el plazo de diez días al titular del centro pudiendo iniciar su actividad.

CAPÍTULO IV

Régimen de funcionamiento de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores

Artículo 12. *Horario y presencia de los facultativos.*

1. El horario de funcionamiento del centro de reconocimiento como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores deberá figurar expuesto al público en un lugar fácilmente accesible y visible desde el exterior.

2. Será obligada la presencia en el centro de, al menos, un facultativo por especialidad durante el horario de funcionamiento como centro de reconocimiento destinado a verificar las

aptitudes psicofísicas de los conductores, salvo ausencia accidental justificada y razonable, durante la cual no podrán ser emitidos informes de aptitud, salvo que el facultativo ausente hubiera sido sustituido por un suplente.

3. Previa comunicación a la Jefatura Provincial de Tráfico, los centros de reconocimiento podrán verificar las aptitudes psicofísicas de los internos en su respectivo Centro Penitenciario.

Artículo 13. *Modificación en el régimen de funcionamiento.*

1. Cualquier modificación en el régimen de funcionamiento del centro o cualquier variación de los datos que sirvieron de base para su acreditación y posterior inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor, deberá ser comunicada por su titular antes de la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente la cual, previas las comprobaciones que sean procedentes, la autorizará o, en su caso, denegará motivadamente.

En el caso de que esa variación se haya tenido que comunicar y autorizar previamente por la autoridad sanitaria competente, bastará con la presentación de fotocopia de la citada autorización y, en su caso, del certificado de su inscripción en el correspondiente Registro.

En caso contrario habrá que presentar la documentación, en la parte que corresponda, conforme a las exigencias previstas en el apartado 3 del artículo 10.

2. Si la variación afectara únicamente al régimen de horario del centro como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, la modificación se comunicará, antes de la fecha en que se produzca, a los solos efectos de su anotación en el correspondiente Registro.

Artículo 14. *Suspensión y cese de las actividades del centro.*

1. La actividad del centro como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, podrá quedar en suspenso, durante un período máximo de un año, con la mera comunicación previa hecha por su titular a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente. Tal circunstancia se inscribirá en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.

Transcurrido dicho plazo, si el titular del centro no comunicara la reanudación de la actividad, se procederá de oficio a la cancelación de la inscripción del centro en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.

2. La baja del centro por cese de la actividad como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores deberá ser comunicada por su titular, en el plazo máximo de diez días contados desde la fecha en que el hecho se produjo, a la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia donde esté radicado, que procederá de oficio a la cancelación de su inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.

3. Si durante al menos, un año continuado, el centro dejara de expedir informes de aptitud psicofísica o los emitiera por otros medios distintos a los medios electrónicos exigidos en este reglamento, se cancelará de oficio su inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor, dejando desde ese momento de estar acreditado para realizar las actividades a que se refiere el artículo 3.

4. Una vez cancelada la inscripción del centro en el referido Registro, para poder volver a realizar las actividades como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, será necesario que su titular vuelva a presentar la solicitud correspondiente, de acuerdo con el procedimiento establecido en este reglamento.

5. La revocación de la autorización sanitaria del centro conllevará la cancelación de oficio de la inscripción del centro en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor, dejando desde ese momento de estar acreditado para realizar las actividades a que se refiere el artículo 3.

CAPÍTULO V

Informes de aptitud psicofísica

Artículo 15. *Informe de aptitud psicofísica.*

1. El resultado de la exploración se consignará en un informe que se extenderá en el modelo oficial de impreso que se recoge en el anexo II. Dicho informe será firmado por el director del centro o, en su caso, por el director facultativo, que se hará responsable de su contenido y, posteriormente, será entregado al interesado.

2. El centro deberá comunicar al Registro de conductores e infractores, por medios electrónicos y de forma inmediata, el resultado del informe según se determina en el artículo 16, según lo previsto en el apartado 6 del artículo 27 de la Ley 11/2007, de 22 de junio.

La comunicación electrónica se ajustará al protocolo informático que se establezca por Orden del Ministro del Interior y deberá contener, en todo caso, los datos personales del solicitante y una fotografía de las mismas características exigidas para la obtención del permiso o licencia de conducción por la normativa vigente.

3. Los datos de la exploración efectuada se harán constar en el modelo de historia clínica que se recoge en el anexo III.

4. Los efectos del informe tendrán una vigencia de noventa días, contados desde el día siguiente a su emisión, salvo que, iniciado un procedimiento para la obtención o prórroga de vigencia de una autorización administrativa para conducir, pase a formar parte de éste.

5. El centro deberá conservar durante un plazo de diez años el contenido de los informes emitidos, incluidos los dictámenes de los facultativos, médicos y psicólogos que hayan intervenido en el reconocimiento, los informes complementarios que, en su caso, se hayan presentado y, en el supuesto a que se refiere el apartado 2 del artículo 3 además, los documentos que hayan sido aportados por el interesado.

Artículo 16. *Clases de informes de aptitud psicofísica.*

Los informes de aptitud psicofísica, teniendo en cuenta el resultado de la exploración, se clasificarán de apto, apto con condiciones restrictivas, no apto e interrumpido.

Artículo 17. *Informe con resultado de apto.*

Estos informes indican que el interesado no padece enfermedad o deficiencia que le impida obtener o prorrogar un permiso o licencia de conducción ordinarios. No obstante, si existiese alguna causa que fundamente la apreciación contraria, la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente podrá solicitar cualquier medida exploratoria que considere oportuna.

Artículo 18. *Informe con resultado de apto con condiciones restrictivas.*

Estos informes indican que el interesado, al padecer alguna enfermedad o deficiencia que le impide obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción ordinarios, únicamente es considerado apto para obtener o prorrogar un permiso o licencia de conducción extraordinario, sujeto a las condiciones restrictivas o adaptaciones que procedan en función de la enfermedad o deficiencia que padezca.

Los informes emitidos por el centro de reconocimiento de conductores solo podrán establecer las restricciones de circulación o adaptaciones que la normativa vigente admita para la clase de permiso o licencia de conducción de que se trate.

En el supuesto de que el centro entienda que el permiso debe contener adaptaciones o restricciones, éstas se consignarán en el informe de acuerdo con los códigos establecidos en la normativa vigente. Todo ello sin perjuicio de que por la Jefatura Provincial de Tráfico, previo informe de la autoridad sanitaria si se estima oportuno, puedan establecerse otras distintas a la vista del caso concreto.

Artículo 19. *Informe de no apto.*

Estos informes indican que el interesado, en el momento del reconocimiento, al no reunir las aptitudes psicofísicas requeridas, es considerado no apto para conducir, obtener o

prorrogar cualquier permiso o licencia de conducción, ordinario o extraordinario, con la excepción, en su caso, de la licencia que autoriza a conducir vehículos para personas de movilidad reducida, sin perjuicio de que posteriormente pudiera adquirirlas o recuperarlas.

Artículo 20. *Informes interrumpidos por inactividad del interesado.*

Los informes de reconocimiento interrumpidos por inactividad del interesado, ya sea porque ha desistido de continuar realizando el reconocimiento, por no presentarse para ultimarlo, o por no aportar algún informe complementario que se le hubiera requerido, determinarán la imposibilidad de expedir informe alguno hasta que el interesado realice las actuaciones pendientes.

Artículo 21. *Contraste y discrepancia de informes de aptitud psicofísica.*

Los informes emitidos con resultado de no apto podrán ser contrastados a petición del interesado, a su costa, mediante el reconocimiento por la autoridad sanitaria correspondiente, pudiendo aportar cuantos informes o certificados médicos o psicológicos estime conveniente, a fin de acreditar la aptitud y que no carece del requisito que presuntamente no posee.

En caso de discrepancia entre informes se estará a lo que resuelva la autoridad sanitaria correspondiente al domicilio del interesado. La Jefatura Provincial de Tráfico, una vez recibido el dictamen de la autoridad sanitaria, lo anotará en el Registro de conductores e infractores y lo pondrá en conocimiento de los centros interesados.

Artículo 22. *Otras enfermedades o deficiencias.*

Si el centro que estuviese realizando el reconocimiento detectase que un solicitante, pese a no padecer alguna de las enfermedades o deficiencias relacionadas en el anexo IV del Reglamento General de Conductores, aprobado por le Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, no estuviese en condiciones para que le fuera expedido o prorrogada la vigencia de su permiso o licencia de conducción, lo comunicará, indicando las causas a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente para que resuelva, previo informe de los servicios sanitarios competentes, lo que proceda.

Artículo 23. *Libro Registro de informes.*

Los centros deberán llevar un registro informático en el que, diariamente, se anoten todos los informes de aptitud psicofísica emitidos. Éstos deberán constar en el registro correlativamente numerados, consignándose el resultado de las pruebas practicadas. Dicho registro deberá estar en todo momento a disposición de la autoridad sanitaria o del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Los datos que consten en el Libro Registro deberán ser conservados por el centro durante, al menos, diez años.

CAPÍTULO VI

Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor

Artículo 24. *El Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.*

1. El Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor a que se refiere el artículo 5.h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, será llevado y gestionado por la Dirección General de Tráfico.

2. Este Registro tiene por finalidad recoger y gestionar de forma automatizada los datos referidos a los centros acreditados para la realización de la actividad a que se refiere el artículo 3, a sus titulares, directores y a los facultativos adscritos a éstos, conforme a lo previsto en la Ley 11/2007, de 22 de junio, así como en su normativa de desarrollo.

3. El titular del órgano responsable del Registro o fichero automatizado adoptará las medidas de gestión y organización que sean necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro, y el uso de los mismos para las finalidades para las que fueron recogidos.

Artículo 25. *Datos que han de figurar en el Registro.*

En el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor han de constar, con respecto a cada uno de ellos, los datos siguientes:

a) Su número de registro provincial, denominación, domicilio y código postal, números de teléfono, fax, así como su dirección electrónica.
b) Las fechas de su autorización por la autoridad sanitaria correspondiente y las de su acreditación e inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.
c) Los datos relativos a su titular, director, director facultativo, en su caso, y personal facultativo con las especialidades a las que pertenece cada uno, incluyendo la nacionalidad de cada uno de ellos.
d) Los datos referidos a los informes que haya emitido el centro, y el resultado de éstos.
e) Los datos sobre las inspecciones realizadas al centro por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y las sanciones que, en su caso, se le hayan impuesto.
f) Su régimen de horario como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

CAPÍTULO VII

Inspecciones, infracciones y sanciones

Artículo 26. *Inspecciones.*

1. Sin perjuicio de las que puedan corresponder a la autoridad sanitaria competente, el personal del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico podrá realizar inspecciones a los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores en cualquier momento y en cuantas ocasiones se considere conveniente a los únicos efectos de comprobar que cumplen los requisitos exigidos por este reglamento.

En todo caso, se realizará una inspección previa a la acreditación e inscripción del centro en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor, así como a las modificaciones que afecten a sus locales e instalaciones.

Dicha inspección deberá realizarse en el plazo de quince días hábiles contados desde la fecha de la solicitud o desde la fecha de la comunicación de la modificación, respectivamente.

2. Las inspecciones que se realicen por el personal del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en ningún caso podrán referirse a los aspectos sanitarios.

3. Para efectuar la inspección, los funcionarios comisionados tendrán acceso a los locales, documentación reglamentaria y material de exploración, identificando al titular, director, director facultativo, en su caso, y facultativos que presten servicio en el centro.

4. De cada visita de inspección se levantará acta de la que se facilitará copia al titular o al director del centro.

Artículo 27. *Infracciones.*

Las infracciones a las normas contenidas en este reglamento tendrán la consideración de infracciones graves o muy graves, de acuerdo con lo establecido en los apartados 4 y 6 del artículo 65 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, todo ello sin perjuicio de la aplicación del régimen de infracciones y sanciones de la normativa sanitaria y del correspondiente colegio profesional respecto al personal que realice funciones sanitarias.

Artículo 28. *Sanciones.*

1. Las infracciones a las normas contenidas en este reglamento, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del artículo el artículo 67 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, podrán ser sancionadas con una multa de 200 euros las infracciones graves, y con una multa de entre 3.000 euros y 20.000 euros las infracciones muy graves, pudiéndose imponer la sanción de la suspensión por un plazo de hasta un año de la eficacia de su inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.

2. Durante el plazo de tiempo que dure la suspensión, el titular del centro no podrá solicitar una nueva acreditación e inscripción en el citado Registro para realizar esas mismas actividades.

3. La realización de las actividades a que se refiere el artículo 3 durante el tiempo de suspensión llevará aparejada una nueva suspensión por un período de seis meses, al cometerse el primer quebrantamiento y, de un año, si se produce un segundo o sucesivos quebrantamientos.

Disposición adicional primera. *Referencias a Jefatura Provincial de Tráfico en este reglamento.*

Se entenderá que todas las referencias a la Jefatura Provincial de Tráfico incluyen también a las Jefaturas Locales de Tráfico de Ceuta y de Melilla.

Disposición adicional segunda. *Datos personales e información clínica.*

Las disposiciones contenidas en este reglamento y en sus anexos que afecten al tratamiento de los datos personales se aplicarán de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, así como en la Ley 41/2002, de 14 de noviembre, básica reguladora de la autonomía del paciente y derechos y obligaciones en materia de información clínica.

Disposición adicional tercera. *Presentación de solicitudes en el Registro Electrónico de la Jefatura Central de Tráfico.*

Las solicitudes respecto a los procedimientos a las que se hace referencia en este reglamento podrán presentarse en el Registro Electrónico de la Jefatura Central de Tráfico, cuando se incluyan esos procedimientos en su ámbito de aplicación, conforme a lo dispuesto en la Resolución de 26 de agosto de 2007, por la que se crea el mismo.

Disposición adicional cuarta. *Sustitución de la presentación de documentos por el consentimiento para acceder al Registro correspondiente.*

Conforme al estado de la técnica lo vaya permitiendo, podrá sustituirse la presentación de los documentos exigidos en el apartado 3 del artículo 10 por la consulta a los registros correspondientes, para lo que deberá recabarse previamente el consentimiento del interesado.

Disposición adicional quinta. *Instrumentos de colaboración y de cooperación.*

El Ministerio del Interior y el Ministerio de Sanidad y Política Social establecerán, en el ejercicio de sus respectivas competencias, mecanismos de colaboración y cooperación.

Asimismo y de conformidad con los principios de colaboración y cooperación entre las Administraciones Públicas, entre el Ministerio del Interior y las Comunidades Autónomas se podrán suscribir Convenios y Acuerdos para instrumentar planes de inspección conjuntos de los centros, a los efectos de llevar a cabo los intercambios de información necesarios

Disposición transitoria primera. *Implantación de la comunicación por medios electrónicos en los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

La implantación efectiva de la comunicación por medios electrónicos de los informes de aptitud psicofísica, de conformidad con lo establecido en el artículo 15, se podrá efectuar de forma progresiva en función de la disponibilidad por los centros de reconocimiento de los medios necesarios para ello.

En todo caso, una vez transcurrido el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de este reglamento, solo se admitirán los informes de aptitud psicofísica que emitan los centros por medios electrónicos.

Una vez transcurrido ese plazo de tiempo, se tendrán por no emitidos a los efectos del apartado 3 del artículo 14, aquellos informes de aptitud psicofísica que se emitan por otros medios distintos, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 15.

Disposición transitoria segunda. *Procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este reglamento.*

Los procedimientos para la acreditación como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, que estén en tramitación a la entrada en vigor de este reglamento, se seguirán rigiendo, hasta su terminación, por las normas vigentes en el momento de su iniciación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados:

a) El Real Decreto 1467/1982, de 28 de mayo, por el que se determinan las enfermedades y deficiencias que pueden impedir la obtención o revisión de los permisos de conducción o restricciones a los mismos y las condiciones que deben reunir los certificados y reconocimientos correspondientes.

b) El Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre, por el que se determinan las aptitudes psicofísicas de los que deben poseer los conductores de vehículos y por el que se regulan los Centros de Reconocimiento destinados a verificarlas y el Real Decreto 1342/1986, de 26 de mayo por el que se modifica.

c) La Orden de 22 de septiembre de 1982, por la que se desarrolla el Real Decreto 1467/1982, de 28 de mayo, por el que se determinan las enfermedades y deficiencia que pueden impedir la obtención o revisión de los permisos de conducción o restricciones a los mismos y las condiciones que deben reunir los certificados y reconocimientos correspondientes.

d) La Orden de 13 de mayo de 1986, por la que se desarrolla el Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre, por el que se determinan las aptitudes psicofísicas de los que deben poseer los conductores de vehículos y por el que se regulan los Centros de Reconocimiento destinados a verificarlas.

Se derogan, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este reglamento.

Disposición final primera. *Fundamento competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que reserva al Estado la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Competencias transferidas a las comunidades autónomas.*

En virtud de lo dispuesto en el Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre traspaso de servicios y funciones de la Administración General del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, por dicha comunidad autónoma se ejercerán las funciones de ejecución que se detallan en este reglamento.

Disposición final tercera. *Habilitación y desarrollo.*

Se faculta al Ministro del Interior para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo previsto en el presente reglamento.

Asimismo, queda facultado el Ministro del Interior para modificar mediante orden los anexos de este reglamento. La modificación de los anexos I y III exigirá, en todo caso, la conformidad de la Ministra de Sanidad y Política Social.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Lo dispuesto en el presente reglamento entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Material de exploración mínimo

Todo centro de reconocimiento de conductores deberá disponer, como mínimo, del material necesario para, al menos, efectuar las exploraciones y analizar las capacidades que a continuación se indican, permitiendo además, evaluar las aptitudes contempladas en la normativa vigente.

1. Para la exploración oftalmológica:

a) Agudeza visual a distancia.
b) Agudeza visual cercana.
c) Campo visual.
d) Capacidad de visión tras deslumbramiento y capacidad de recuperación al mismo.
e) Visión mesópica.
f) Motilidad ocular extrínseca.
g) Estereoscopia.
h) Visión del color.
i) Exploración del segmento anterior del ojo.
j) Oftalmoscopia directa.
k) Presión intraocular.
l) Potencia de cristales correctores.

2. Para la exploración médica general:

a) Estudio audiométrico.
b) Estudio otoscópico.
c) Valoración de la fuerza muscular.
d) Presión arterial.
e) Auscultación cardio-pulmonar.
f) Estudio de reflejos.
g) Talla.
h) Electrocardiografía.
i) Pruebas de control de glucemia.

3. Para la exploración psicológica:

a) Material para diagnóstico clínico y de personalidad
b) Pruebas libres de sesgos culturales para evaluar:

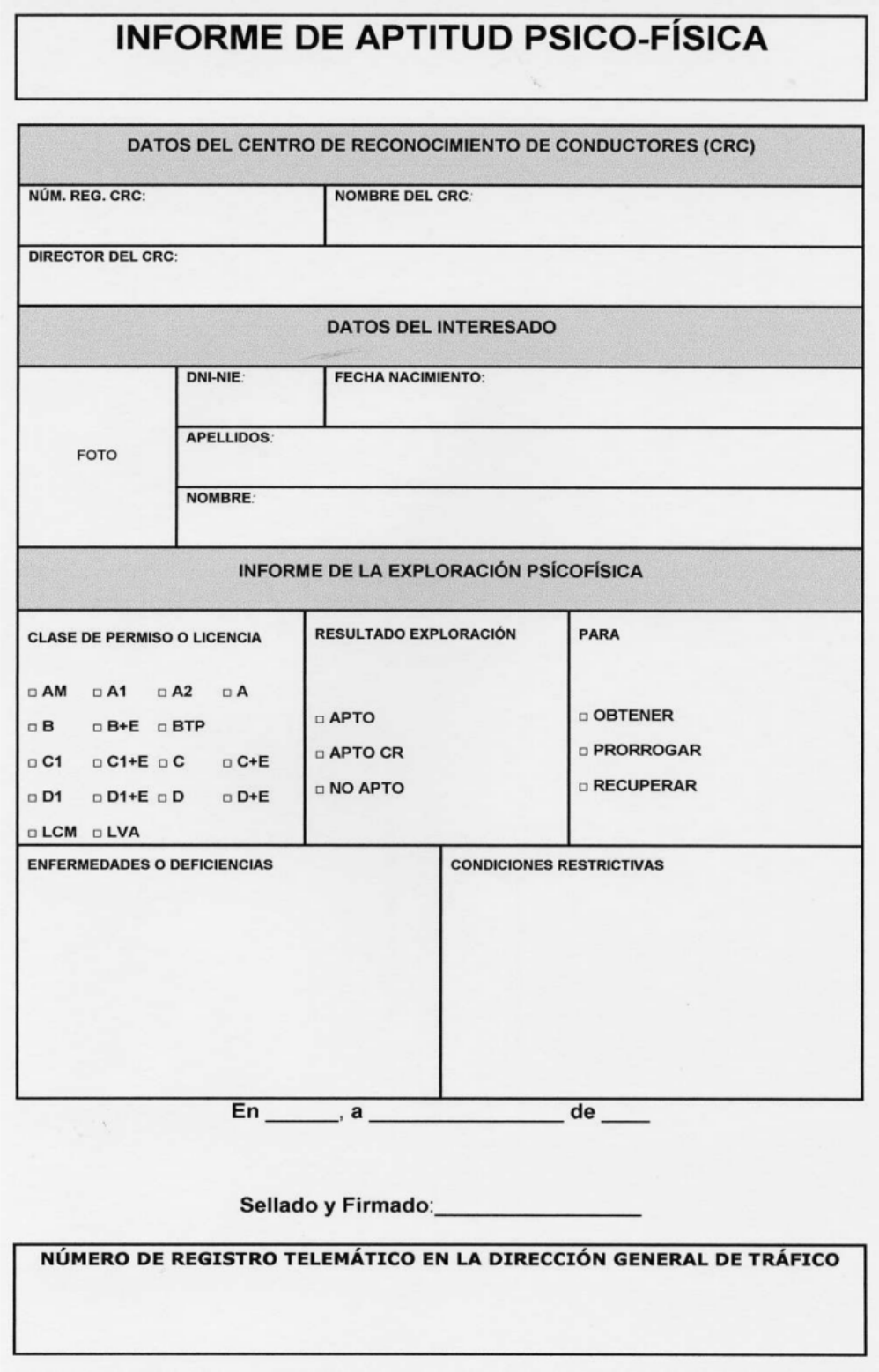
Inteligencia práctica.
Inteligencia general.

c) Equipo homologado para evaluar:

Estimación del movimiento.
Coordinación vasomotora.
Tiempo de reacciones múltiples.

ANEXO II

MODELO DE INFORME DE APTITUD PSICOFÍSICA



INFORME DE APTITUD PSICO-FÍSICA

DATOS DEL CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES (CRC)

NÚM. REG. CRC:	NOMBRE DEL CRC:
DIRECTOR DEL CRC:	

DATOS DEL INTERESADO

FOTO	DNI-NIE:	FECHA NACIMIENTO:
	APELLIDOS:	
	NOMBRE:	

INFORME DE LA EXPLORACIÓN PSÍCOFÍSICA

CLASE DE PERMISO O LICENCIA	RESULTADO EXPLORACIÓN	PARA
□ AM □ A1 □ A2 □ A □ B □ B+E □ BTP □ C1 □ C1+E □ C □ C+E □ D1 □ D1+E □ D □ D+E □ LCM □ LVA	□ APTO □ APTO CR □ NO APTO	□ OBTENER □ PRORROGAR □ RECUPERAR

ENFERMEDADES O DEFICIENCIAS	CONDICIONES RESTRICTIVAS

En _____, a _____ de ____

Sellado y Firmado:_____

NÚMERO DE REGISTRO TELEMÁTICO EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

ANEXO III

MODELO DE HISTORIA CLÍNICA

El interesado declara no haber desfigurado la verdad ni ocultado la existencia de enfermedad o defecto en el reconocimiento psicofísico al que ha sido sometido.	

DP DATOS PERSONALES

1. N.º de expediente:	2. Edad:	3. Sexo:	4. Obt./pro.:	5. Clase de perm.:

6.1 Nacionalidad española		7. Km. recorridos				
		Día laboral	Fin de semana	7.1 Año	7.2 % ciudad	7.3 %carretera
6.2 Otras:						

8. ¿Ha tenido alguna retirada o pérdida de puntos del permiso de conducir?	
9. ¿Ha sufrido accidentes de tráfico graves* (con heridos o víctimas) en los últimos 5 años?	
10. ¿Se somete a revisiones médicas en el trabajo?	
11. ¿Utiliza el coche para trabajar o ir al trabajo?	
12. ¿En que trabaja? Profesión:	

AS ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL **SÍ**

1. ¿Padece alguna enfermedad?	
2. ¿Ha estado ingresado en un hospital?	

3. Ha sido intervenido de ...	SÍ		SÍ		SÍ
3.1 Trasplante renal		3.4 Trasplante cardíaco		3.7 Desfibrilador sincron.	
3.2 Trasplante hepático		3.5 Implante valvular		3.8 By-pass coronario	
3.3 Trasplante pulmonar		3.6 Marcapasos		3.9 Revascul. percutánea	

4. ¿Toma algún medicamento o sigue algún tratamiento en la actualidad?

Medicamento	Duración (meses)	Prescriptor Med.	Farm.	Autom.

4.1 Antidiabéticos/Insulina		4.4 Analgésicos		4.7 Anticonvulsionantes	
4.2 Anticoagulantes (sintrom®)		4.5 Hipotensores		4.8 Psicótropos	
4.3 Quimioterapia		4.6 Antihistamínicos		4.9 Otros	

AMG-ANAMNESIS M. GENERAL	SÍ					SÍ
1. ¿Tiene dificultad para oír?		8. ¿Se ha desmayado alguna vez?				
2. ¿Sufre o ha sufrido mareos o vértigos?		9. ¿Se le olvidan las cosas fácilmente?				
3. ¿Tiene dificul. para realizar algún movim.?		10. ¿Le entra sueño con facilidad?				
4. ¿Ha padecido/padece enfermed. del corazón?		11. ¿Ronca habitualmente?				
5. ¿Le cuesta respirar durante el ejercicio?		12. ¿Tiene dificultad para dormir?				
6. ¿Ha tenido palpitaciones o fatiga?		13. ¿Cómo tiene su tensión arter	13.1 alta			
7. ¿Ha sufrido convulsiones (epilepsia)?		13.2 normal		13.3 baja		13.4 n.s.
14.¿Toma bebidas alcohólicas?	14.1 nunca	14.2en ocasiones		14.3 1 ó más semana		
UBE día normal	UBE fin de semana	14.4 UBE semana				
15 Ha tomado usted alguna sustancia (estupefacientes) en el último año.						

EMG-EXPLORACIÓN MEDICINA GENERAL: (* sólo en caso de estar indicado)

Audiometría:	500	1000	2000	4000		PR ?
OD					1.1 IPC>35%	
					1.2 IPC>45%	
OI					IPC%= $\frac{(PTMOMx7)+PTNOP}{8}$ *	

INSPECCIÓN GENERAL:	PR ?				PR ?
2. Inspección general ...		4. Talla		*	
3. Piel y mucosas ...		5. Peso		*	

LOCOMOTOR/NEUROLÓGICO:	PR ?		PR?
6. Limitaciones anatómicas		7. Limitaciones funcionales	
6.1 Amputaciones		7.1 Fuerza y tono muscular	
6.2 Deformidades/rigideces		7.2 Temblores	

CARDIO/RESPIRATORIO: PR ?			PR ?		PR ?
8. Inspección ...		12. IC-NYHA (I,II,III,IV)		15.1 Hipertensión controlada	
9. Auscultación C/R		13. Ritmo		15.2 Hipert. no controlada	
10. SAOS		14. Frecuencia		15.3 Hipotensión	
		11. Disnea			
5. **T.A. (mmHg)**		Frecuencia: Sístoles/minuto		Ritmo: Regular/irregular	

DPMG DICTAMEN PARCIAL:	SÍ	
1. NO APTO		FIRMA FACULTATIVO
2. INTERRUMPIDO		
3. APTO CON RESTRICCIONES		
4. APTO		

AO ANAMNESIS OFTALMOLÓGICA	SÍ		SÍ
1. ¿Ha ido al oftalmólogo en los últimos 5 años?		4. ¿Le han operado de la vista?	
2. ¿Ha tenido o tiene alguna enferm. en los ojos?		5. ¿Usa gafas o lentillas?	
3. ¿Sigue algún tratamiento para la vista?			

EO **EXPLORACIÓN OFTALMOLÓGICA** (* = sólo en caso de estar indicado)

	Sin corrección	Con corrección					PR?
OD	1.1	1.4	1. Agudeza visual				
			2. Dioptrías	OD	OI		
			3. Afaquias/pseudafaquia	OD	OI		
OI	1.2	1.5	4. Cirugía refractiva	OD	OI		
			5. Campo central	OD	OI		
			6. T.R. deslumbramiento				
AO	1.3	1.6	7. Visión mesópica	OD	OI		
			8. Motilidad ocular	8.1 estrabismo		8.2 forias	
				8.3 nistagmus		8.4 diplopía	
9. Visión de colores*			11. Presión intraocular*	OD	OI		
10. Perimetría: otros meridianos*			12. Fondo de ojo*	OD	OI		

DPO DICTAMEN PARCIAL **SÍ**

1. NO APTO		
2. INTERRUMPIDO		
3. APTO CON RESTRICCIONES		
4. APTO		FIRMA FACULTATIVO

AP-ANAMNESIS PSICOLÓGICA **SÍ** **SÍ**

1. Ha tomado o toma pastillas para los nervios, la depresión o para dormir		3. Inestabilidad laboral, social o familiar	
2. Ha estado en tratamiento psiquiátrico o psicológico		4. Ha tenido alguna baja laboral prolongada	

EP-GENERAL **alt.** **alt.** **alt.** **alt.**

1. Aseo personal		2. Lenguaje		3. Gestos		4. Conducta (signos externos)	

APTITUD PERCEPTIVO-MOTORA **alt.**

5. Aptitud perceptivo motora							
5.1 Calidad de ejecución, 5.2 Comprensión instrucciones, 5.3 Atención, 5.4 Concentración, 5. 5 Nerviosismo-tranquilidad							
5.a Velocidad anticipación	PC TM			pre	ret		
5.b Coordinación bimanual	PC TT		PC NT				
5.c Tiempo reacción múltiple	PC MR		PC ER				
5.d Inteligencia práctica							

TRASTORNOS MENTALES Y DE CONDUCTA **SÍ** **SÍ**

6. Psicosis		8. Deterioro cognitivo	
7. Depresión/ansiedad		9. Trastornos de la inteligencia	

DPP DICTAMEN PARCIAL: **SÍ**

1 NO APTO		
2 INTERRUMPIDO		
3 APTO CON RESTRICCIONES		
4 APTO		FIRMA FACULTATIVO

DF DICTAMEN FINAL:

1. Comentarios					
2. Administración de CONSEJO :					
Código motivo	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5
3. INTERRUMPIDO:					
Código motivo	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4. PETICIÓN DE INFORME:					
Fecha recepción informe y /o emisión del dictamen final					
5. Enfermedades o deficiencias recogidas en el informe (anexo IV)					
Código:	5.1	5.2	5.3	5.4	5.5
6. Observaciones recogidas en el informe (adaptaciones y/o restricciones)					
Código: INT/4151/2004	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5

7. NO APTO	
8. APTO CON RESTRICCIONES	
9. APTO	

FIRMA DIRECTOR O DIRECTOR FACULTATIVO

§ 13

Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 190, de 10 de agosto de 2005
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2005-13723

La Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, publicada en el Boletín Oficial del Estado número 172, de 20 de julio, introduce en España el sistema denominado permiso y licencia de conducción por puntos. Elemento esencial del sistema lo constituyen los cursos de sensibilización y reeducación vial, cauce para lograr la pretendida modificación de los comportamientos reiteradamente infractores.

El artículo 5, párrafo p), del texto articulado atribuye al Ministerio del Interior la competencia para gestionar los cursos de sensibilización y reeducación vial, la elaboración de su contenido, así como su duración y requisitos. Además, tanto el artículo 63, apartado 8, del texto articulado como el nuevo anexo III reiteran la competencia del Ministerio del Interior, y la disposición adicional quinta recoge de manera expresa que las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas transferidas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modelo para impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos que se determinen con carácter general.

La Ley 17/2005, antes citada, distingue dos clases de cursos, aquellos que podrán realizar los titulares de permisos y licencias de conducción para la recuperación de parte de los puntos perdidos y los que deben realizar quienes hayan perdido la totalidad de los puntos asignados y pretendan obtener de nuevo la autorización para conducir. Por otra parte, de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional decimotercera del texto articulado, el titular de un permiso o licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia firme, por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor, deberá acreditar haber superado con aprovechamiento esta última clase de curso como requisito para poder volver a conducir.

Esta Orden ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5.2.e) del Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula su organización y funcionamiento.

En virtud de lo expuesto, dispongo:

Primero. *Objeto de la Orden.*

Esta Orden tiene por objeto determinar el contenido, la duración y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los titulares de un permiso o licencia de conducción para la recuperación parcial de puntos, o como requisito previo para poder obtener de nuevo la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de haber perdido la totalidad de los puntos asignados, o para poder volver a conducir tras haber sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor.

Segundo. *Objetivo de los cursos.*

La formación a impartir en los cursos tendrá como objetivo:

a) Sensibilizar a sus participantes sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que se derivan de los accidentes de tráfico y sobre la especial implicación de los propios conductores en la producción de éstos.
b) Reeducar los comportamientos y actitudes de los participantes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico.

Tercero. *Tipos de cursos.*

Los cursos podrán ser de dos tipos:

a) De recuperación parcial de puntos. La realización y superación con aprovechamiento de este curso permitirá al titular de la autorización para conducir la recuperación de un máximo de cuatro puntos, sin que en ningún caso se puedan recuperar más puntos de los que se hubieran perdido.
b) De recuperación del permiso o la licencia de conducción. La realización y superación con aprovechamiento de este curso, y la posterior superación de la prueba de control de conocimientos a que se refiere el apartado décimo de la presente Orden, permitirán la recuperación de un permiso o de una licencia de conducción de la misma clase de la que se fuera titular.

Asimismo, su realización y superación con aprovechamiento, permitirá al titular de un permiso o de una licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor, volver a ejercer la actividad de la conducción.

Cuarto. *Cursos de recuperación parcial de puntos.*

Estos cursos tendrán una duración de doce horas. Este tiempo se distribuirá de la siguiente forma:

a) Parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo:

Siete horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial.
Una hora destinada a la reflexión y debate en grupo.

b) Parte específica, individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y que incidirá sobre las áreas temáticas en las que el conductor presente mayores carencias o que le sean especialmente relevantes. El tiempo destinado a esta parte será de cuatro horas.
Esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional.

El titular de una autorización que haya perdido parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un límite de cuatro puntos, mediante la realización de uno de estos cursos por una sola vez cada dos años, o con frecuencia anual cuando se trate de un conductor profesional. A efectos del cómputo de estos plazos se

tendrá en cuenta la fecha de finalización del curso, cuando el resultado de éste haya sido favorable.

Quinto. *Cursos de recuperación del permiso o la licencia de conducción.*

Estos cursos tendrán una duración de veinticuatro horas, distribuidas de la siguiente forma:

a) Parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo:

Catorce horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial.

Dos horas de dinámica de grupos, destinadas a la reflexión sobre los objetivos del curso.

b) Parte específica, individualizada para cada conductor, que incidirá sobre las áreas concretas en las que el conductor presente mayores carencias. El tiempo destinado a esta parte será de ocho horas.

Esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional.

Sexto. *Acreditación de la realización de los cursos de sensibilización y reeducación vial.*

Una vez finalizado el curso de sensibilización y reeducación vial, el Director del Centro donde se hubiera realizado comunicará por procedimientos informáticos al Registro de Conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico el resultado obtenido en éste que, si fuera favorable, producirá la recuperación automática de los puntos, cuando se trate del curso a que se refiere el apartado tercero, letra a), de esta Orden, y permitirá al interesado volver a ejercer la actividad de la conducción o, en su caso, acceder a la realización de la prueba a que se hace referencia en el apartado décimo de la presente Orden, en el supuesto de los cursos a que se refiere la letra b) del citado apartado tercero.

Asimismo, en el supuesto de que el resultado del curso fuera favorable, el Director del Centro expedirá una certificación conforme a uno de los dos modelos del anexo a la presente Orden, que acreditará la realización y la superación con aprovechamiento del curso. Dicha certificación deberá, además, remitirla a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente a la provincia donde el Centro tenga su domicilio.

Séptimo. *Participación de asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico.*

Los cursos de sensibilización y reeducación vial podrán contar con la intervención de asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. El tiempo de estas intervenciones se limitará a un máximo de 1 hora de parte común, preferiblemente del período de reflexión y debate, cuando se trate de cursos de recuperación parcial, o de la dinámica de grupos, cuando se trate de los de recuperación del permiso o la licencia de conducción.

La intervención de estas asociaciones deberá circunscribirse a los mismos objetivos que el curso, procurando que lo que se transmita en ellas mantenga la debida coherencia con la filosofía y enfoque de éstos.

Octavo. *Contenido de los cursos.*

Los cursos de sensibilización y reeducación vial versarán sobre las siguientes áreas temáticas:

1. Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema.

a) Valorar la dimensión real de los accidentes de tráfico, los problemas sociales y económicos que se producen en su entorno.

b) Identificar el accidente de tráfico como un problema de salud y el conjunto de los siniestros, como una epidemia que nos afecta a todos.

c) Apreciar que los accidentes no son causa del azar o del destino, sino que detrás de ellos hay una serie de factores de riesgo sobre los que podemos actuar.

d) Reconocer que es el propio conductor el que más puede influir en la producción de accidentes.

e) Distinguir las principales variables del vehículo, de la vía y de su entorno que se relacionan con una mayor accidentalidad.

2. Dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas.

a) Comprender los conceptos generales sobre la dinámica de un accidente.

b) Apreciar la magnitud real de las fuerzas que se implican en los siniestros de tráfico.

c) Conocer los principales tipos de lesión que se producen en los accidentes.

d) Distinguir las lesiones que se pueden ocasionar en función del tipo de accidente (impacto frontal, lateral, alcance y vuelco).

e) Diferenciar las lesiones que suelen producirse según el tipo de vehículo implicado (automóviles de turismo, transportes ligeros y pesados, bicicletas y motocicletas).

f) Conocer las características de las lesiones que suele tener el peatón que ha sido atropellado.

3. La conducción: una tarea de toma de decisiones.

a) Apreciar que las situaciones peligrosas al volante son en muchas ocasiones consecuencia de decisiones incorrectas.

b) Distinguir las características del proceso de toma de decisiones en la conducción.

c) Discriminar cuáles son las actitudes y los motivos que diferencian a un conductor seguro de aquel que conduce de forma peligrosa.

d) Valorar el importante papel que puede jugar nuestro estado emocional en la seguridad del tráfico.

e) Identificar la influencia de la percepción y la aceptación del riesgo en la conducción.

f) Considerar la influencia que tienen sobre nuestro propio comportamiento las interpretaciones que hacemos del comportamiento de los demás.

4. Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura.

a) Apreciar la complejidad del entorno del tráfico.

b) Valorar la importancia de mantener tus aptitudes y capacidades básicas en perfectas condiciones para conducir.

c) Identificar la importancia del buen funcionamiento de tus sentidos, especialmente la vista, para conducir de forma segura.

d) Diferenciar el papel de los mecanismos atencionales en la conducción.

e) Distinguir la incidencia de las distracciones en los accidentes de tráfico.

f) Identificar la importancia de las capacidades motoras para conducir con seguridad.

5. Los grupos de riesgo.

a) Apreciar que determinados grupos de personas son especialmente sensibles a las consecuencias del tráfico.

b) Valorar por qué los niños son tan vulnerables a los accidentes.

c) Identificar qué tipo de jóvenes son los que aparecen con mayor frecuencia en las estadísticas de accidentes.

d) Discriminar por qué los peatones son muy vulnerables a los accidentes de tráfico.

e) Distinguir las características que hacen que muchas personas mayores sufran las terribles consecuencias de los accidentes.

f) Apreciar los problemas a los que se enfrentan los ciclistas como usuarios de la vía.

g) Señalar las estrategias y consejos para evitar el accidente con estos grupos de riesgo.

6. La velocidad como factor de riesgo.

a) Apreciar que la velocidad excesiva o inadecuada es uno de los principales factores de riesgo en la conducción.

b) Reconocer que es muy importante controlar la velocidad en función de las características del ambiente, del vehículo y de tu propio estado.

c) Identificar cómo afecta la velocidad a las capacidades del conductor necesarias para una conducción segura.

d) Distinguir el peligro que representa la velocidad excesiva o inadecuada en determinadas maniobras, como el frenado o la toma de curvas.

7. El alcohol como factor de riesgo.

a) Valorar el importante papel que juega el alcohol en los accidentes de tráfico.
b) Identificar los efectos que tiene el alcohol sobre nuestras capacidades para conducir.
c) Discriminar qué influye y qué no influye sobre la tasa de alcoholemia.
d) Tomar conciencia del riesgo que supone conducir bajo los efectos del alcohol.
e) Reconocer la responsabilidad legal que se deriva de una conducción bajo la influencia de las bebidas alcohólicas.

8. Las drogas de abuso como factor de riesgo.

a) Señalar la influencia de las principales drogas de abuso sobre la capacidad de conducción.
b) Valorar los riesgos reales de la conducción bajo la influencia de determinadas drogas.
c) Distinguir las características de los principales grupos de drogas de abuso.
d) Valorar la relación que hay entre determinadas sustancias legales, como el café, el té o el tabaco, y la conducción de vehículos.

9. Las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo.

a) Apreciar cómo muchas enfermedades pueden alterar tu capacidad para conducir con seguridad.
b) Identificar, a modo de ejemplo, la influencia de la depresión y de las alergias en el tráfico.
c) Considerar que la conducción cuando se están consumiendo determinados fármacos puede representar un grave riesgo para tu seguridad.
d) Distinguir qué debes hacer ante la enfermedad y los fármacos para garantizar la seguridad en las vías públicas.
e) Tomar conciencia de la necesidad de estar en las mejores condiciones a la hora de conducir.

10. La somnolencia como factor de riesgo.

a) Apreciar la incidencia que tiene la somnolencia en los accidentes de tráfico.
b) Identificar los efectos que produce la somnolencia en el conductor.
c) Reconocer las principales causas de somnolencia durante la conducción.
d) Señalar cómo prevenir la aparición de somnolencia al volante.
e) Valorar la relación entre el síndrome de apnea obstructiva del sueño y los accidentes de tráfico.

11. La fatiga como factor de riesgo.

a) Apreciar la incidencia que tiene la fatiga en los accidentes de tráfico.
b) Identificar qué factores pueden potenciar la aparición de la fatiga.
c) Distinguir qué alteraciones produce la fatiga sobre el conductor.
d) Tomar conciencia del riesgo que supone conducir fatigado.
e) Señalar qué se debe hacer para evitar la fatiga al volante.
f) Valorar la importancia que tiene para la seguridad vial que los conductores profesionales cumplan la reglamentación sobre los tiempos de conducción y descanso.

12. El estrés como factor de riesgo.

a) Apreciar la incidencia que tiene el estrés en los accidentes de tráfico.
b) Identificar qué es el estrés y de qué fases se compone.
c) Discriminar qué tipo de situaciones son estresantes para la mayoría de las personas.
d) Reconocer las consecuencias del estrés sobre la conducción y sobre la salud.
e) Señalar qué se debe hacer para paliar los efectos del estrés al volante.
f) Tomar conciencia del riesgo que conlleva conducir bajo los efectos del estrés.

13. Seguridad activa y pasiva.

a) Identificar los elementos que componen los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos automóviles.

b) Apreciar la importancia de una buena utilización de los diferentes elementos de seguridad.

c) Conocer las principales reglas de mantenimiento y cuidado del vehículo y de todos sus sistemas de seguridad.

d) Valorar la importancia del uso de los sistemas de retención infantil.

14. La conducción preventiva.

a) Conocer el concepto y los principios de la conducción preventiva.

b) Valorar la eficacia de la conducción preventiva para reducir los accidentes de tráfico.

c) Identificar las reglas y comportamientos propios de la conducción preventiva.

d) Comprender la importancia de tu propio comportamiento a la hora de evitar los accidentes de tráfico.

e) Conocer los comportamientos adecuados para la conducción en condiciones climatológicas adversas.

f) Promocionar este estilo de conducción más segura entre los conductores.

15. Actuación en caso de accidente de tráfico.

a) Concebir la actuación en caso de accidente como una parte importante dentro de la seguridad vial.

b) Recordar la regla mnemotécnica P.A.S. (Proteger, Alertar, Socorrer), que constituye la pauta básica a seguir en caso de accidente de tráfico.

c) Conocer las actuaciones mínimas para proteger el lugar del accidente, a los implicados en el mismo, a los otros conductores que se aproximen y a las propias personas que prestan la ayuda.

d) Saber qué se debe hacer para alertar con eficacia de lo sucedido a los servicios de urgencia.

e) Conocer las actuaciones mínimas y seguras para socorrer a las víctimas hasta la llegada de los servicios sanitarios de emergencia.

16. La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico.

a) Conocer los principios y valores que deben inspirar en todo momento nuestro comportamiento al circular por las vías públicas.

b) Comprender el importante papel que juega el respeto de las normas de circulación para garantizar la seguridad vial.

c) Saber cuál es la responsabilidad social y legal derivada del incumplimiento de las normas de tráfico.

d) Aprender las principales normas de comportamiento que debemos guardar en la circulación.

Noveno. *Coste de los cursos.*

Los cursos de sensibilización y reeducación vial, tanto para la recuperación parcial de puntos como los dirigidos a la obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción tras la pérdida total de aquéllos, o a la recuperación del derecho a conducir tras haber sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor, correrán a cargo del interesado. El pliego de prescripciones técnicas del contrato de concesión por el que se adjudiquen los Centros que impartirán los cursos determinará el precio máximo de éstos y su actualización periódica.

La realización de estos cursos se llevará a cabo por Centros cuya gestión se realizará mediante concesión por el Ministerio del Interior. El contrato de concesión establecerá el número de Centros que, atendidas las circunstancias, sean necesarios para el correcto desarrollo de los cursos. En todo caso, la ubicación de dichos Centros se realizará teniendo en cuenta el censo de conductores y la distribución geográfica de la población dentro de cada provincia.

Décimo. *Prueba a realizar tras el curso de recuperación del permiso o la licencia de conducción.*

Los titulares de permisos y licencias de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada tras la pérdida del crédito total de puntos asignado que realicen y superen con aprovechamiento el curso a que se refiere el apartado tercero, letra b), de la presente Orden, para volver a obtener la autorización administrativa para conducir deberán superar en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico la prueba de control de conocimientos que se determina en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. Esta prueba versará sobre las materias de las diferentes áreas temáticas señaladas en el apartado octavo de esta Orden.

Para la realización de la prueba, se deberán presentar los documentos exigidos para efectuar las pruebas de aptitud para la obtención del permiso o la licencia de conducción, en los términos establecidos en el artículo 15 del citado Reglamento General de Conductores.

Aquellos que no superen la prueba en primera convocatoria, podrán presentarse nuevamente hasta un máximo de dos ocasiones, debiendo realizar previamente en cada una de ellas un ciclo formativo de cuatro horas de duración en el Centro donde realizaron el curso.

Undécimo. *Formadores y psicólogos-formadores.*

Los cursos de sensibilización y reeducación vial serán impartidos por formadores y psicólogos-formadores.

Para obtener el título de formador, serán necesarios los siguientes requisitos:

Haber obtenido el certificado de Profesor de Formación Vial.

Tres años de experiencia en la formación de conductores.

Haber realizado con aprovechamiento el curso de formación que se disponga a tal fin, cuyo contenido dotará a los formadores de los conocimientos teóricos y metodológicos necesarios para impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Para obtener el título de psicólogo-formador será necesario haber obtenido el título de Licenciado en Psicología y haber realizado con aprovechamiento el curso de formación que se disponga a tal fin, cuyo contenido proporcionará los mínimos conocimientos teóricos y metodológicos necesarios para intervenir en los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Los cursos de formadores y de psicólogos-formadores de cursos de sensibilización y reeducación vial se realizarán por la Dirección General de Tráfico.

Duodécimo. *Control e Inspección de los Centros y de los cursos.*

El control e inspección de los cursos de sensibilización y reeducación vial se realizará conforme a las prescripciones técnicas establecidas en el contrato de concesión administrativa. No obstante, la Dirección General de Tráfico, bien directamente o a través de su Organización periférica, podrá inspeccionar los cursos de recuperación parcial de puntos y los de recuperación del permiso o la licencia de conducción, así como los Centros que los impartan.

Disposición adicional única. *Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas transferidas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.*

Las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor determinarán, dentro de su ámbito territorial, el número de centros y la distribución geográfica de éstos.

Asimismo, ejercerán en ese mismo ámbito territorial, las facultades de control e inspección a que se refiere el apartado duodécimo de la presente Orden.

Por lo demás, los cursos deberán realizarse de acuerdo con las prescripciones establecidas en esta Orden.

ANEXO

Modelos de certificación de realización y aprovechamiento

a) Certificación cursos de recuperación parcial de puntos

Nombre del centro:

Certificación n.º .....

D. ....., Director del Centro Autorizado ....., número .....

CERTIFICA:

Que D. ....., con DNI número ....., titular del permiso/licencia de conducción número ..... de las clases ....., domiciliado en ....., e inscrito en el libro de registro de alumnos matriculados, con el número ..... ha realizado y superado con aprovechamiento el curso de recuperación parcial número ....., celebrado los días ..... a ..... de ..... de .....

Y para que conste y surta los efectos de recuperación parcial de hasta un máximo de cuatro puntos, de conformidad con lo previsto en el artículo 63.7 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, expide la presente certificación en

..... a ..... de ..... de .....

Firma y sello del Director del Centro

b) Certificación cursos de recuperación del permiso o la licencia de conducción

Nombre del centro:
Certificación n.º .....

D. ....., Director del Centro Autorizado ....., número .....

CERTIFICA:

Que D. ....., con DNI número ....., titular del permiso/licencia de conducción número ..... de las clases ....., domiciliado en ....., e inscrito en el libro de registro de alumnos matriculados con el número ..... ha realizado y superado con aprovechamiento el curso de recuperación del permiso o la licencia de conducción número ....., celebrado los días ..... a ..... de ..... de .....

Y para que conste y surta los efectos de poder acceder a la realización de las pruebas correspondientes para la obtención del permiso o licencia de conducción, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 63.7 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, o de poder volver a ejercer la actividad de conducir vehículos a motor o ciclomotores, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional decimotercera del citado texto articulado, expide la presente certificación en

..... a ..... de ..... de .....

Firma y sello del Director del Centro

§ 14

Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 98, de 24 de abril de 2021
Última modificación: 6 de abril de 2022
Referencia: BOE-A-2021-6624

La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo, estableció una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales.

La formación obligatoria de los conductores se establecía como algo diferente de la existente para la obtención de los permisos de conducción y consistía, por un lado, en una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y, por otro, una formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos.

La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, se incorporó al derecho español mediante el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Mediante la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, se modificaron tanto la Directiva 2003/59/CE como la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción, con el fin de corregir las principales deficiencias detectadas en la aplicación de la primera, así como clarificar en la segunda Directiva la edad en la que pueden expedirse determinados permisos de conducción a los titulares de un certificado de aptitud profesional.

Se hace necesario, por tanto, incorporar, mediante esta norma, al ordenamiento jurídico español las novedades introducidas por la citada Directiva (UE) 2018/645, exclusivamente en lo que a la Directiva 2003/59/CE se refiere, además de modificar algunos contenidos del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio. Con el fin de que la regulación de la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales sea lo más sistemática posible, se ha procedido a elaborar un nuevo real decreto sobre la materia.

Por ello, se han reformulado las exenciones de aquellos conductores que no tienen la obligación de obtener la formación específica, de conformidad con lo previsto en la normativa comunitaria.

Por otra parte, se han flexibilizado los requisitos para que una empresa autorizada como centro de formación pueda prestar sus servicios en todo el territorio nacional.

Y fundamentalmente, se han incorporado nuevos contenidos formativos relacionados con la conducción eficiente desde el punto de vista del carburante y del avance tecnológico de los vehículos, así como con la seguridad vial y la anticipación a los peligros. Además, se ha reorganizado el planteamiento de cursos de cualificación inicial y continua, de manera que permitan tener en cuenta, como prevé la Directiva, otras formaciones cursadas por el alumno en cumplimiento de otras normas comunitarias, y se ha provisto al programa de la suficiente flexibilidad para que exista una formación variada y lo más adaptada posible a las necesidades de los conductores. Por último, se han incorporado diferentes opciones de formación práctica en los cursos de formación continua dotándolos de mayor atractivo para los conductores.

Además, y como ya recogía el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, y ahora recoge expresamente la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, se mantiene la polivalencia de formaciones en los supuestos de realización de cursos exigidos para la obtención de la cualificación de los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas, siempre que se cumpla con la normativa específica reguladora de dichos cursos.

También se mantienen las previsiones que dieron cumplimiento a lo señalado en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005, por el que se desarrollaron y aplicaron distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera, para la mejora de las condiciones de transparencia y competencia en el sector.

El texto modifica, mediante su disposición final primera, el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, con la finalidad de corregir determinadas deficiencias formales, fundamentalmente en materia de infracciones, que se habían detectado tras la modificación operada en este ámbito mediante el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera. Además, por indicación de la Comisión Europea, se modifica el contenido del anexo II, apartado 8, de este real decreto sobre los criterios de corrección de los exámenes de competencia profesional.

Este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En aplicación de los principios de necesidad y eficacia, queda suficientemente justificado en los párrafos anteriores que esta norma persigue un interés general, que tiene unos fines claramente identificados y que es el instrumento más adecuado para su consecución.

Asimismo, esta norma proporciona coherencia a nuestro ordenamiento jurídico siendo el instrumento más adecuado para ello y sin que exista ninguna alternativa regulatoria menos restrictiva de derechos. Cumple, por tanto, los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica.

De acuerdo con el principio de transparencia, se ha seguido en la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, además de posibilitar la participación activa de los destinatarios mediante el proceso de consultas a que se ha sometido la iniciativa.

En aplicación del principio de eficiencia, esta norma contiene determinadas medidas tendentes a evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionalizar la gestión de los centros que imparten la formación exigida por esta norma.

Asimismo, en cumplimiento de lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el proyecto de real decreto ha sido sometido al preceptivo trámite de consulta y audiencia mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica

del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El texto se ha enviado al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, al Comité Nacional del Transporte por Carretera y a los órganos competentes en materia de transporte terrestre de las distintas Comunidades Autónomas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministro del Interior, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de abril de 2021,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto regular las condiciones para la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos que efectúen una actividad de transporte por carretera y pertenezcan a empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, definidas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

Artículo 2. *Exenciones.*

1. Lo dispuesto en este real decreto no será de aplicación a los conductores de los siguientes vehículos:

a) Aquellos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora.

b) Los que se utilicen por los servicios de las Fuerzas Armadas, la protección civil, los bomberos, los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y los servicios de ambulancias de emergencia, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos, siempre que el transporte sea consecuencia de las funciones correspondientes a dichos servicios.

c) Los que estén siendo sometidos a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, o bien sean nuevos o transformados y aún no se hayan puesto en circulación.

d) Aquellos que exijan estar en posesión de un permiso de conducir de las categorías D o D1, conducidos, sin pasajeros, por personal de mantenimiento en los desplazamientos hacia o desde el centro de mantenimiento a la empresa de transportes para la que efectúa el mantenimiento, siempre que la conducción no constituya la actividad principal del conductor.

e) Los utilizados en situaciones de emergencia o que se encuentren destinados a misiones de salvamento, incluidos los utilizados en el transporte humanitario sin ánimo de lucro.

f) Los utilizados en las clases prácticas y en los exámenes destinados a la obtención del permiso de conducción o del certificado de aptitud profesional, siempre que no se realice un transporte durante dichas actividades.

g) Los utilizados para realizar transporte privado particular de viajeros o mercancías definido en el artículo 101 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

h) Los utilizados para realizar transporte privado complementario en los que exclusivamente se transporten materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de dicho conductor.

i) Los utilizados para realizar las modalidades de transporte señaladas en las letras b) y e) del artículo 33.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

j) Los utilizados para circular en las zonas rurales para el abastecimiento de la propia empresa del conductor, siempre que se trate de transporte privado complementario y sea ocasional.

k) Los vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías en el marco de su propia actividad empresarial, salvo si la conducción forma parte de la actividad principal del conductor o si la conducción supera una distancia superior a 100 kilómetros alrededor del centro de explotación.

2. A los efectos previstos en las letras d), h) y k) del apartado anterior, se considerará que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando represente menos del treinta por ciento de su trabajo mensual.

Artículo 3. *Certificado de aptitud profesional.*

1. El certificado de aptitud profesional acreditará que el conductor a cuyo favor haya sido expedido ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial de los conductores.

Este certificado carecerá de plazo de validez determinado, si bien su vigencia quedará subordinada a que su titular siga, dentro de los plazos previstos, los cursos de formación continua pertinentes.

El certificado de aptitud profesional se anotará en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte por los órganos competentes para el otorgamiento de autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera, de conformidad con lo previsto en el artículo 19.

2. Estarán exentos de la obligación de cualificación inicial los conductores que sean titulares de los siguientes permisos de conducción:

a) De una de las categorías D1, D1+E, D, D+E o de un permiso reconocido como equivalente, expedido antes del 11 de septiembre de 2008.

b) De una de las categorías C1, C1+E, C, C+E o de un permiso reconocido como equivalente, expedido antes del 11 de septiembre de 2009.

Los conductores incluidos en estos supuestos que no dispongan de una tarjeta de cualificación del conductor en vigor, deberán realizar un curso de formación continua con carácter previo a su obtención.

CAPÍTULO II

Cualificación inicial

Artículo 4. *Modalidades de obtención del certificado de cualificación inicial de los conductores.*

El certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial de los conductores podrá obtenerse en las modalidades ordinaria o acelerada.

En ambas modalidades deberá superarse un curso de formación obligatoria, integrado por clases presenciales y formación práctica, pudiendo incluir formación impartida mediante tecnologías de la información y la comunicación y/o simuladores de alto nivel, además de un examen.

Artículo 5. *Cualificación inicial ordinaria.*

1. La modalidad ordinaria de obtención de la cualificación inicial del conductor consistirá en la asistencia a un curso de 280 horas de duración, cuyo contenido versará sobre las materias que integran el programa señalado en el anexo I, letra A), y la superación del examen regulado en el capítulo VI.

No será necesaria la previa titularidad de permiso de conducción para seguir los cursos y concurrir a los exámenes destinados a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial en su modalidad ordinaria.

2. Quienes hayan obtenido el certificado de aptitud profesional acreditativo de su cualificación inicial en la modalidad ordinaria quedarán habilitados para conducir, siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, a partir de las edades previstas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, para este supuesto.

Artículo 6. *Cualificación inicial acelerada.*

1. La modalidad acelerada de obtención de la cualificación inicial del conductor consistirá en la asistencia a un curso de 140 horas de duración, cuyo contenido versará sobre las materias que integran el programa señalado en el anexo I, letra A), y la superación del examen regulado en el capítulo VI.

No será necesaria la previa titularidad de permiso de conducción para seguir los cursos y concurrir a los exámenes destinados a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial en su modalidad acelerada.

2. Quienes hayan obtenido el certificado de aptitud profesional acreditativo de su cualificación inicial en la modalidad acelerada quedarán habilitados para conducir, siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, a partir de las edades previstas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, para este supuesto.

CAPÍTULO III

Formación continua

Artículo 7. *Cursos de formación continua.*

1. La formación continua, obligatoria para todos los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, deberá permitirles actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de sus funciones haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera, la salud y la seguridad en el trabajo y la reducción del impacto medioambiental de la conducción. Dicha formación tiene por finalidad profundizar y revisar alguna de las materias del anexo I, letra A).

2. A fin de dar cumplimiento a la exigencia de formación continua, los conductores deberán superar un curso de una duración de 35 horas cada cinco años, sobre las materias que integran el programa señalado en el anexo I, letra B).

Dicho curso podrá realizarse en períodos discontinuos, siempre que estos se impartan por una misma empresa CAP autorizada, dentro de un mismo año natural y ninguno de ellos tenga una duración inferior a 7 horas, que puede dividirse en dos días consecutivos. En este supuesto, cada período efectuado por el conductor deberá ser tenido en cuenta en el cómputo total de su formación continua.

3. El curso de formación continua incluirá clases presenciales y formación práctica, pudiendo incluir, aunque no necesariamente, formación impartida mediante vehículos, simuladores de alto nivel o ambos.

4. El curso de formación continua deberá seguirse por primera vez antes de que transcurran cinco años desde que se obtuvo el primer certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial, debiendo repetirse a partir de entonces al menos cada cinco años, en los términos previstos en el artículo 20.

5. Únicamente podrán realizar los cursos de formación continua previstos en este capítulo quienes previamente sean titulares del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial y se encuentren en posesión de un permiso de conducción en vigor de algunas de las categorías señaladas en el artículo 1.

6. Los conductores que hayan dejado de ejercer la profesión y no dispongan de una tarjeta de cualificación del conductor en vigor deberán seguir un curso de formación continua antes de reanudarla.

7. Los conductores que realicen transportes de mercancías o viajeros por carretera y hayan completado cursos de formación continua para una de las categorías de permisos previstas en el artículo 1 estarán dispensados de seguir una formación continua para otra de las categorías de permiso de conducción de vehículos previstas en dicho artículo.

CAPÍTULO IV

Empresas autorizadas como centros de formación

Artículo 8. *Autorización de las empresas como centros de formación.*

Los cursos necesarios para obtener la cualificación inicial, tanto ordinaria como acelerada, así como la formación continua, únicamente podrán impartirse por las empresas autorizadas para ello como centros de formación por las administraciones públicas competentes para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público, que se denominarán empresas CAP.

Artículo 9. *Otorgamiento de la autorización.*

1. Las empresas que deseen impartir cualquiera de las modalidades de formación que se regulan en este real decreto deberán solicitar, utilizando exclusivamente medios electrónicos, la correspondiente autorización de empresa CAP al órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera en el territorio correspondiente a su domicilio fiscal, acompañando su solicitud de cuanta documentación resulte necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos señalados en el anexo II.

En el supuesto en el que el centro físico se ubique en una comunidad autónoma distinta de donde la empresa dispone del domicilio fiscal, el órgano competente para otorgar la autorización será el de la administración correspondiente por razón del territorio en el que se ubique dicho centro.

Examinada la documentación presentada y comprobada la adecuación de la empresa a las exigencias de este real decreto, el órgano competente otorgará la autorización, que tendrá validez en todo el territorio nacional, y procederá a su inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

El órgano competente podrá complementar el examen de la documentación presentada mediante la inspección material de las instalaciones del centro y la solicitud de otra documentación complementaria.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los dos párrafos anteriores, si transcurriesen tres meses sin que la administración competente hubiese resuelto y notificado acerca de la solicitud formulada, esta se entenderá desestimada por silencio administrativo de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

3. Las empresas que sean titulares de una autorización de empresa CAP de conformidad con lo establecido en los apartados anteriores podrán, previa comunicación electrónica al órgano competente por razón del territorio en el que se vayan a ubicar, abrir sucursales en lugares distintos de aquel en el que se encuentre domiciliada dicha autorización. A tal efecto, deberán disponer de las instalaciones y medios necesarios para desarrollar la actividad, en los términos previstos en el anexo II, apartados 4, 5, 6 y 7.

Dicha comunicación se efectuará de conformidad con lo previsto en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. Las empresas que sean titulares de una autorización de empresa CAP podrán, asimismo, utilizar aulas móviles siempre que quede garantizado el desarrollo adecuado de la actividad formativa y cumplan con los requisitos de equipamiento de las instalaciones y medios necesarios para desarrollar la actividad exigidos en el anexo II, apartados 4, 5, 6 y 7, previa comunicación al órgano competente para autorizar la empresa CAP de conformidad con lo dispuesto en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

5. Las especialidades de los profesores que impartan cursos CAP de conformidad con lo dispuesto en el anexo II, apartado 3, tendrán validez, una vez reconocidas por el órgano competente, en todo el territorio nacional.

Artículo 10. *Constatación periódica del cumplimiento de los requisitos de la empresa CAP, de sus sucursales y aulas móviles.*

1. La validez de la autorización otorgada a una empresa CAP estará condicionada al cumplimiento continuado de las condiciones exigidas para su otorgamiento.

Las empresas CAP estarán obligadas a facilitar a los órganos administrativos la documentación que les sea requerida a estos efectos, así como la variación de los datos tenidos en cuenta para el otorgamiento de la autorización.

Idénticas reglas serán de aplicación a las sucursales y aulas móviles que sean comunicadas por una empresa CAP.

2. En todo caso, el órgano competente para el otorgamiento de la autorización, deberá comprobar, al menos quinquenalmente, que la empresa CAP continúa cumpliendo las condiciones exigidas para el otorgamiento de aquella.

Asimismo, se comprobará cada cinco años, por el órgano competente por razón del territorio en el que se encuentren ubicadas, que las sucursales de una empresa CAP continúan cumpliendo las condiciones exigidas para el reconocimiento del título habilitante para el ejercicio de la actividad.

Con la misma periodicidad, se verificará por el órgano competente que autorizó la empresa CAP que las aulas móviles comunicadas por dicha empresa son aptas para impartir los cursos de formación previstos en este reglamento.

Dicha comprobación quinquenal de requisitos se hará constar por el órgano competente en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

CAPÍTULO V

Cursos de formación

Artículo 11. *Homologación de cursos de formación.*

Los cursos impartidos por una empresa CAP deberán ajustarse a un modelo previamente homologado por el mismo órgano administrativo que autorizó la empresa.

Para que un curso modelo sea homologado, la empresa deberá presentar una memoria en la que se contengan las especificaciones señaladas en el anexo III.

Examinada dicha memoria, y una vez comprobado que el contenido del modelo de curso contempla la totalidad de las materias recogidas en el anexo I y que el personal docente y los medios propuestos, así como su duración, resultan adecuados a los fines perseguidos por este real decreto, el órgano competente, en el plazo máximo de tres meses, dictará y notificará la resolución homologándolo y procederá a su inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

La referida homologación será válida en tanto no se modifique el contenido o características del curso.

Los cursos homologados a una misma persona física o jurídica titular de una autorización de empresa CAP en virtud de lo previsto en el capítulo anterior, podrán impartirse en todas sus sucursales y aulas móviles comunicadas.

Artículo 12. *Mecánica de los cursos.*

1. Las empresas CAP deberán comunicar, por vía electrónica y conforme a lo indicado en el anexo IV, al órgano competente en el territorio en que se ubique el centro, sucursal o aula móvil, cada curso que vayan a realizar con, al menos, la siguiente antelación:

a) Diez días a su fecha de inicio, los datos previstos en dicho anexo, sección 1.ª, apartado 1, letras a), b), c) y d).

b) Veinticuatro horas a su inicio, los datos previstos en la letra e) de dicho anexo, sección 1.ª, apartado 1.

2. Cualquier variación de los datos relativos a un curso inicialmente comunicado, deberá ser, asimismo, notificada por vía electrónica al órgano competente en los términos señalados en el anexo IV.

3. Finalizado el curso, el director docente o representante designado a tales efectos por la empresa CAP, expedirá a cada alumno que lo haya seguido con aprovechamiento, un certificado acreditativo de haber realizado la formación teórica y práctica exigidas sobre las materias objeto del curso y, simultáneamente, comunicará exclusivamente por vía electrónica al órgano competente la finalización del curso y el listado de todos los alumnos que lo hayan superado, identificados por su nombre y apellidos y número de Documento Nacional de Identidad o, en su caso, del Número de Identificación de Extranjero, así como cuanta información y documentación sea necesaria para completar el expediente y validar el curso.

Recibida dicha comunicación, el órgano competente procederá a anotar en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte la realización del curso de que se trate por parte de los correspondientes conductores.

Artículo 13. *Lugar en que se impartirá la formación.*

Los aspirantes a la obtención del certificado de aptitud profesional nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea deberán obtener la cualificación inicial en España si tienen aquí su residencia habitual. Los aspirantes nacionales de un tercer país que realicen su actividad en una empresa establecida en España o a los que se haya expedido una autorización de residencia permanente o de residencia temporal y trabajo en España deberán obtener asimismo la cualificación inicial en España.

Los aspirantes que tengan su residencia habitual o trabajen en España deberán seguir aquí la formación continua.

Artículo 14. *Cómputo de otras formaciones del alumno en los cursos de formación destinados a obtener la cualificación inicial.*

1. Los alumnos que realicen un curso para la obtención de la cualificación inicial de conductores, en su modalidad ordinaria o acelerada, podrán contabilizar como parte de dicha formación obligatoria la formación realizada en relación con el transporte de mercancías peligrosas, transporte de animales o sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad exigida en virtud de normas comunitarias, cuando dicha formación se hubiera recibido en los doce meses anteriores al inicio del curso de formación de cualificación inicial.

2. A tales efectos, en los cursos de formación de cualificación inicial para efectuar transporte de mercancías, se podrá contabilizar otra formación, hasta un máximo de 36 horas de duración, en relación con la formación complementaria sobre el transporte de mercancías peligrosas, y hasta un máximo de 20 horas de duración, la formación complementaria en materia de protección de los animales durante el transporte, reguladas en el anexo I, letra A), sección 4.ª En los cursos de formación de cualificación inicial para efectuar transporte de viajeros, se podrá contabilizar otra formación, hasta un máximo de diez horas de duración, en relación con la formación complementaria sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, regulada en el anexo I, letra A), sección 5.ª

3. El alumno que desee computar alguna de las formaciones previstas en el apartado 1, a efectos de la realización de un curso de formación destinado a obtener la cualificación inicial, deberá acreditar previamente a su inscripción en el curso, ante el órgano competente por razón del territorio donde se vaya a impartir cada curso, que ha llevado a cabo esas formaciones, debiendo aportar la siguiente documentación:

a) En el supuesto de formación sobre transporte de mercancías peligrosas, deberá aportar copia del ADR-Certificado de formación del conductor expedido por la Dirección General de Tráfico que incluya la formación básica y, al menos, una especialidad, ya sea transporte en cisterna, materiales explosivos o materiales radiactivos.

b) En el supuesto de formación sobre transporte de animales, deberá aportar el certificado expedido por la correspondiente entidad privada o pública, autorizada por la autoridad competente en la materia, en el que conste que el interesado ha realizado un curso de formación destinado a obtener el certificado de competencia para los conductores de transporte de animales exigido por la normativa comunitaria, en los términos previstos en el anexo I del Real Decreto 542/2016, de 25 de noviembre, sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte.

c) En el supuesto de formación recibida en materia de sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, será necesario aportar un certificado en el que conste que el interesado ha realizado un curso de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, impartido por un centro público o privado que acredite una experiencia no inferior a cinco años en la impartición de cursos de formación en materia de transportes o conducción y que tenga una implantación territorial y un ámbito de operación e influencia superior a la meramente local.

Artículo 15. *Cómputo de otras formaciones del alumno en los cursos de formación continua.*

1. Los alumnos que realicen un curso de formación continua podrán contabilizar como parte de dicha formación obligatoria la formación realizada en relación con el transporte de mercancías peligrosas, transporte de animales o sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, exigida en virtud de normas comunitarias, cuando dicha formación se hubiera recibido en los doce meses anteriores al inicio del curso de formación continua.

2. A tales efectos, en los cursos de formación continua para efectuar transporte de mercancías, se podrá contabilizar dicha formación en relación con el módulo complementario número 6 de transporte de mercancías peligrosas básico común, con el módulo complementario número 7 de transporte en cisternas y contenedores, con el módulo complementario número 8 de transporte de materias y objetos explosivos, con el módulo complementario número 9 de transporte de materias radiactivas, y con el módulo complementario número 11 de protección de los animales durante el transporte, regulados en el anexo I, letra B), sección 2.ª Asimismo, en los cursos de formación continua para efectuar transporte de viajeros, se podrá contabilizar dicha formación en relación con el módulo número 5 de sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, regulado en el anexo I, letra B), sección 3.ª

En cualquier caso, únicamente se podrá contabilizar la formación a que hace referencia este precepto en relación con uno de los módulos, de siete horas previstos en el párrafo anterior, a excepción de la formación realizada en materia de transporte de mercancías peligrosas que podrá contabilizarse, hasta un máximo de catorce horas, en relación con los módulos complementarios número 6, 7, 8 y 9 regulados en el anexo I, letra B), sección 2.ª

3. A efectos de acreditar el cómputo de las formaciones que ya hubiera realizado el alumno en el marco de lo previsto en el apartado anterior, deberá seguirse el procedimiento señalado en el artículo 14.3.

CAPÍTULO VI

Exámenes para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial

Artículo 16. *Exámenes de cualificación inicial.*

1. Finalizado el curso de formación, los aspirantes a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial, deberán superar, en un plazo no superior a un año contado desde dicha finalización, un examen que versará sobre el contenido de las materias incluidas en el anexo I, letra A).

2. El contenido de los exámenes, su convocatoria, la designación y composición de los tribunales y el derecho a concurrir a las pruebas se ajustará a lo dispuesto en el anexo V.

3. Los conductores que efectúen transportes de mercancías y amplíen o modifiquen sus actividades para efectuar transporte de viajeros, siendo ya titulares del correspondiente certificado de aptitud profesional, únicamente estarán obligados a realizar la formación obligatoria específica para los permisos D, D+E, D1 y D1+E del programa del curso de cualificación inicial, regulada en el anexo I, letra A), sección 3.ª, y a realizar aquella parte del examen que se refiera a esta formación.

Los conductores que efectúen transportes de viajeros y amplíen o modifiquen sus actividades para efectuar transporte de mercancías, siendo ya titulares del correspondiente

certificado de aptitud profesional, únicamente estarán obligados a realizar la formación obligatoria específica para los permisos C, C+E, C1 y C1+E del programa del curso de cualificación inicial, regulada en el anexo I, letra A), sección 2.ª, y a realizar aquella parte del examen que se refiera a esta formación.

Artículo 17. *Convocatoria de exámenes.*

Los exámenes serán organizados por los órganos competentes para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera en el territorio de que se trate.

La convocatoria de exámenes, deberá efectuarse, al menos, con un mes de antelación a la realización del primer ejercicio, abriendo un plazo de inscripción no inferior a quince días.

Deberán convocarse exámenes al menos seis veces al año, pudiendo el órgano competente publicar una vez al año todas las convocatorias referidas a este, indicando los plazos de inscripción correspondientes a cada convocatoria.

Sin perjuicio de las convocatorias periódicas anteriormente señaladas, el órgano competente podrá constituir un tribunal y realizar un examen específico, ajustado a lo dispuesto en el anexo V, cuando así lo solicite una empresa CAP. En dicho supuesto, no podrá formar parte del tribunal ninguna persona ligada a dicha empresa ni a ninguna otra empresa o actividad con la que esta se encuentre relacionada.

Artículo 18. *Derecho a concurrir a los exámenes.*

Los aspirantes a la obtención de la cualificación inicial podrán concurrir a las pruebas que se convoquen y realicen por los órganos competentes, con independencia de su lugar de residencia habitual o del lugar en el que hubieran realizado el curso preceptivo.

Artículo 19. *Anotación del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial.*

Concluida la corrección del examen, el órgano competente para su realización inscribirá en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte el certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial de todos aquellos aspirantes que lo hubiesen aprobado.

CAPÍTULO VII

Tarjeta acreditativa de la vigencia del certificado de aptitud profesional

Artículo 20. *Tarjeta de cualificación del conductor.*

1. Además de la anotación del certificado de aptitud profesional en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, el órgano competente expedirá a cada uno de los aspirantes que hubiesen aprobado el examen de cualificación inicial la correspondiente tarjeta de cualificación del conductor, ajustada a las características señaladas en el anexo VI.

Dicha tarjeta se expedirá con un período de vigencia de cinco años, transcurrido el cual se entenderá caducada, salvo que el conductor realice un curso de formación continua antes de los doce meses anteriores a la fecha de caducidad de su tarjeta, en cuyo caso se contará la vigencia de cinco años desde la fecha en la que se ha superado el correspondiente curso. En este último supuesto, el órgano competente procederá a la retirada de la tarjeta anterior.

Cuando se expida una nueva tarjeta, se comprobará que su titular tiene el correspondiente permiso de conducción vigente.

2. La expedición de la tarjeta de cualificación profesional del conductor dará lugar a su inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. Los conductores de otros Estados miembros de la Unión Europea acreditarán su cualificación a través de cualquiera de los siguientes documentos:

a) Mediante el permiso de conducción de modelo comunitario, con el código armonizado de la Unión Europea «95» inscrito en él.

b) Mediante la tarjeta de cualificación del conductor prevista en el anexo VI, en la que constará el código armonizado de la Unión Europea «95».

4. Los conductores de terceros países que conduzcan vehículos que efectúen transportes de viajeros o mercancías por carretera podrán demostrar que tienen la cualificación y la formación estipuladas en este real decreto mediante alguno de los siguientes documentos:

a) Si es titular del permiso de conducción de modelo comunitario, mediante este documento con el código comunitario inscrito en él.

b) La tarjeta de cualificación del conductor prevista en el anexo VI, en la que constará el código comunitario correspondiente.

Asimismo, los conductores de terceros países podrán demostrar que tienen la referida cualificación y formación mediante el certificado de conductor previsto en el Reglamento (CE) 1072/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, siempre que incluya el código comunitario armonizado en el apartado de observaciones del certificado.

A tal efecto, la empresa solicitante del certificado de conductor deberá acreditar que los conductores que deban estar en posesión de un certificado de aptitud profesional cuenten con dicho requisito.

5. Los conductores obligados a estar en posesión del certificado de aptitud profesional deberán llevar a bordo del vehículo en todo momento en que se encuentren conduciendo su tarjeta de cualificación profesional, o, en su caso, el documento que, conforme a este artículo, acredite su vigencia.

CAPÍTULO VIII

Responsabilidades de las empresas CAP

Artículo 21. *Responsabilidad de las empresas CAP.*

1. La actividad realizada por las empresas CAP contempladas en este real decreto y los cursos impartidos por dichas empresas, tendrán la consideración de actividad de transporte a los efectos previstos en el artículo 34 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El órgano al que corresponde inspeccionar un centro, sucursal o aula móvil de una empresa CAP será el competente por razón del territorio en el que se encuentren ubicados.

En todo caso, se realizará al menos una visita de inspección presencial de cada curso cuya realización se hubiese comunicado.

Las inspecciones no estarán previamente concertadas. De cada visita de inspección se levantará acta de la que se entregará copia a la empresa inspeccionada.

2. El titular de la empresa CAP responderá de:

a) Que la empresa CAP reúna los elementos personales y materiales acreditados en el momento de otorgarse la autorización o comunicación, debiendo dar cuenta al órgano que la otorgó o al que se comunicó el inicio de la actividad, en su caso, de las incidencias que se produzcan en relación con dichos elementos, así como de cualquier alteración o modificación que afecte a estos o a la autorización.

b) Que los profesores conozcan bien la reglamentación más reciente y los requisitos en materia de formación y, en su caso, cuenten con la titulación o formación específica que, al efecto, se determine en la legislación vigente.

A tal efecto, en el marco de un procedimiento de selección específica, los profesores deberán haber demostrado que poseen conocimientos didácticos y pedagógicos.

Por cuanto se refiere a la parte práctica de la formación, los profesores deberán haber justificado su experiencia como conductores profesionales u otra forma de conducción análoga, como la de instructor de conducción de vehículos pesados.

c) Que los cursos impartidos en cualquiera de los centros físicos o aulas móviles de la empresa se ajustan a un modelo previamente homologado y a la comunicación realizada al órgano administrativo competente.

3. La autorización otorgada a una empresa CAP podrá ser suspendida por el órgano competente, cuando resulte acreditado que ha dejado de cumplir alguno de los requisitos exigidos para su obtención y mantenimiento.

Asimismo, cualquiera de las sucursales o aulas móviles de una empresa autorizada CAP dejarán de estar habilitados para ejercer la actividad cuando resulte acreditado que no cumplen alguna de las condiciones requeridas para ello.

4. Cuando no se hubiese comunicado al órgano competente la correspondiente incidencia en el plazo previsto para ello y en una visita de inspección se compruebe que el profesor o la materia impartida no coinciden con ninguno de los contenidos de formación CAP de los que hubiesen sido comunicados al órgano competente, este suspenderá la autorización de la empresa durante seis meses.

Cuando no se hubiese comunicado al órgano competente la correspondiente incidencia en el plazo previsto para ello y en una visita de inspección se detecte la falta de asistencia injustificada de un cincuenta por ciento o más de los alumnos, el órgano competente acordará, la suspensión de la autorización de la empresa durante doce meses.

Cuando, en el supuesto anterior, el número de alumnos inasistentes fuese igual o superior al veinticinco por ciento del total, el órgano competente acordará, en idénticos términos a los indicados en el párrafo anterior, la suspensión de la autorización de la empresa durante seis meses.

5. La inasistencia de un alumno sin causa justificada, detectada durante la realización de una visita de inspección, dará lugar a que el órgano competente acuerde la falta de validez del curso para ese alumno, mediante resolución expresa y previa audiencia del interesado.

6. No podrá solicitarse una nueva autorización de empresa CAP por aquellas personas físicas o jurídicas que tuvieran suspendida su autorización, por alguna de las causas previstas en los apartados anteriores.

Disposición adicional primera. *Polivalencia de los cursos.*

Cuando los cursos regulados en este real decreto y las empresas CAP en que se impartan cumplan todos los requisitos exigidos en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial para la obtención de la cualificación exigida para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas, podrán ser, simultáneamente, autorizados a tal efecto por el órgano competente para ello.

A efectos de lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, la superación de la formación sobre sensibilización y educación vial del programa de materias de los cursos destinados a la obtención de la cualificación inicial o continua regulada en este real decreto, implicará la recuperación de todos los puntos que se hubieran perdido, hasta un máximo de seis, en relación con el permiso o licencia de conducción, siempre que se encontrase todavía vigente, cuando el centro y el curso impartidos cumplan todos los requisitos exigidos para ello en la mencionada legislación.

No obstante, cuando el centro en el que se imparta la formación continua regulada en este real decreto no cumpliese por sí mismo los requisitos exigidos en cada momento a los efectos previstos en el párrafo anterior, podrá concertar la impartición de la formación sobre sensibilización y educación vial del programa de materias de formación continua prevista en este real decreto con otro centro que sí los reúna, sin que el curso de formación continua pierda su validez.

Disposición adicional segunda. *Título de Formación Profesional de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera.*

No se exigirá la realización de los cursos y exámenes previstos para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial regulado en este real decreto a quienes hayan obtenido el título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, establecido por el Real Decreto 555/2012, de 23 de marzo, a los que la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o, en su caso, el órgano competente de las comunidades autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado expedirá directamente dicho

certificado, referido tanto al transporte de mercancías como al de viajeros, en su modalidad ordinaria.

Disposición adicional tercera. *Cursos de formación de conductores impartidos por las Fuerzas Armadas y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.*

1. Aquellos cursos de formación de conductores que sean impartidos para su personal por las Fuerzas Armadas, la Policía y la Guardia Civil serán válidos para la obtención de la cualificación inicial y la formación continua, siempre que su contenido contemple las materias que integran el programa señalado en el anexo I.

2. El órgano en cada caso competente deberá comunicar, por vía electrónica, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la finalización de cada uno de los cursos que impartan y el listado de todos los alumnos que lo hayan superado, identificados por su nombre y apellidos y número del documento nacional de identidad o, en su caso, del número de identificación de extranjero.

Recibida dicha comunicación, la referida Dirección General procederá a anotar la realización del curso por parte de los correspondientes conductores en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, a los efectos previstos en el artículo 12.3.

Finalizado dicho curso, los aspirantes a la obtención de la tarjeta de cualificación del conductor acreditativa de su cualificación inicial, deberán superar, en un plazo no superior a un año contado desde dicha finalización, un examen, en los mismos términos previstos en el capítulo VI.

Disposición adicional cuarta. *Certificados de profesionalidad de «Conducción de autobuses» y de «Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera».*

Quienes acrediten ser titulares del certificado de profesionalidad de «Conducción de autobuses» o del certificado de profesionalidad de «Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera» regulados en los anexos III y IV, respectivamente, del Real Decreto 1539/2011, de 31 de octubre, por el que se establecen siete certificados de profesionalidad de la familia profesional Transporte y mantenimiento de vehículos que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad, podrán presentarse al examen para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial, en la modalidad ordinaria, que deberán superar en un plazo no superior a un año contado desde dicha finalización, en los mismos términos previstos en el artículo 16.

Disposición adicional quinta. *Sistema de Formación Profesional para el Empleo.*

En ejecución de lo establecido en el apartado D.6 del Acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005, por el que se desarrollan y aplican distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera, que se adoptaron en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 24 de junio de 2005, para la mejora de las condiciones de transparencia y de competencia en el sector, la formación obligatoria contemplada en este real decreto podrá financiarse a través de los fondos a que se refiere el artículo 6 de la Ley 30/2015, de 9 de septiembre, por la que se regula el Sistema de Formación Profesional para el empleo en el ámbito laboral.

Disposición adicional sexta. *Formación de formadores.*

1. El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá exigir que el profesorado que imparta los cursos de formación inicial o continua cuente con una determinada titulación o formación específica, cuando así parezca aconsejable en orden a alcanzar un nivel de calidad suficiente.

2. En tanto no se dicte otra disposición reguladora de los requisitos de formación exigidos a los profesores que impartan los cursos previstos en este real decreto, seguirá resultando de aplicación el contenido de la Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Sin perjuicio de lo anterior, los contenidos formativos previstos en los objetivos 1.2, 1.3, 1.3 bis, 1.4 y 1.6 del anexo I, no previstos en la Orden indicada en el párrafo anterior, se impartirán por un profesor especializado en conducción racional en los mismos términos y condiciones establecidos en esta.

Asimismo, el contenido formativo previsto en los objetivos 2.2, 3.7 y 3.8 del anexo I, no previsto en la Orden indicada en el párrafo anterior, se impartirá por un profesor especializado en logística y transportes por carretera en los mismos términos y condiciones establecidos en esta.

3. En todo caso, el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, regulado en el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, capacita como profesor, en cualquiera de sus especialidades, para impartir los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera regulados en el presente real decreto.

Disposición adicional séptima. *Simuladores de alto nivel.*

El Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana podrá establecer los requisitos técnicos o especificaciones mínimas que deban cumplir los simuladores para ser considerados, a los efectos previstos en el presente real decreto, como simuladores de alto nivel.

Disposición adicional octava. *Utilización del sistema de aula virtual para la impartición de cursos de cualificación inicial y formación continua.*

1. Hasta la finalización de la situación excepcional derivada de la pandemia motivada por el COVID-19, las empresas CAP podrán utilizar el sistema de aula virtual para impartir las clases de los cursos de cualificación inicial y de formación continua siempre que cumplan los siguientes requisitos:

a) Deberán utilizar una plataforma que garantice en todo momento que existe conectividad sincronizada entre los profesores y los alumnos, así como bidireccionalidad en las comunicaciones.

b) Deberán contar con un registro de conexiones o de actividad, generado por la propia aplicación de aula virtual, en el que se identifique a los alumnos que participan en el aula, la fecha de participación y los tiempos de conexión.

c) La plataforma deberá contar con un mecanismo que posibilite a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre competentes acceder en tiempo real a las clases que se están impartiendo, así como a los correspondientes registros de actividad, con el fin de comprobar la ejecución de la actividad formativa.

2. La formación impartida utilizando dicho sistema se considerará, en todo caso, como formación presencial y no podrá suponer una alteración del contenido y duración de los cursos homologados, ni emplearse para la impartición de las clases prácticas o la realización de los exámenes de cualificación inicial.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el titular de la Dirección General de Transporte Terrestre podrá autorizar la utilización por un plazo determinado del sistema de aula virtual cuando concurran circunstancias excepcionales que dificulten la impartición presencial de las clases.

Disposición adicional novena. *Teleformación para la impartición de cursos de cualificación inicial.*

1. Los objetivos 2.2, 2.3, 3.2, 3.4 y 3.6 del programa del curso de cualificación inicial previstos en el anexo I letra A), podrán ser impartidos mediante teleformación siempre que se garantice una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados, de conformidad con las especificaciones que se establezcan reglamentariamente por parte del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Además de los objetivos concretos detallados en el párrafo anterior, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá, mediante orden ministerial, añadir otros objetivos del programa del curso de cualificación inicial y de formación continua que puedan

ser impartidos mediante teleformación siempre que se garanticen las condiciones previstas en el párrafo anterior. Los objetivos impartidos mediante teleformación en los cursos de formación continua no podrán superar las doce horas.

Disposición transitoria primera. *Convalidación de las autorizaciones otorgadas a los centros de formación.*

Las autorizaciones de las que sean titulares los centros de formación a la entrada en vigor de este real decreto quedarán automáticamente convalidadas en una única autorización de empresa CAP, tanto en el supuesto de que la empresa fuera titular de un único centro de formación autorizado como en el supuesto de que lo fuera de varios centros de formación autorizados.

A estos efectos, la autorización se entenderá domiciliada en el lugar que corresponda de conformidad con la regla establecida en el artículo 9.

Disposición transitoria segunda. *Validez de los cursos de formación homologados.*

Las homologaciones de los cursos de formación destinados a la obtención de la cualificación inicial, en sus modalidades ordinaria y acelerada, así como los de formación continua, que consten en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte en la fecha de entrada en vigor del presente real decreto, seguirán siendo válidas durante el plazo de un año a contar desde dicha fecha, produciéndose su caducidad transcurrido dicho período. Por todo lo anterior, los cursos de cualificación inicial y formación continua iniciados dentro de dicho plazo e impartidos conforme a los programas formativos establecidos en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, serán válidos.

Disposición transitoria tercera. *Validez de las tarjetas de cualificación de conductor.*

Las tarjetas de cualificación del conductor emitidas antes de la entrada en vigor de este real decreto serán válidas hasta su fecha de expiración.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

[. . .]

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2003/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, adaptada por las Directivas 2004/66/CE y 2006/103/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril, por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción, en lo que a la Directiva 2003/59/CE se refiere.

Disposición final tercera. *Conductores titulares de un certificado de competencia profesional para el ejercicio de la actividad de transportista.*

Por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá establecerse que los conductores que hubieran obtenido el certificado de competencia profesional para el transporte de mercancías o viajeros por carretera, queden parcialmente dispensados de la asistencia al curso y de los exámenes necesarios para la obtención de la cualificación inicial en la parte que corresponda a las materias recogidas en el anexo I del Reglamento (CE) 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se

establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo.

Disposición final cuarta. *Medidas de mejora de la calidad de la formación.*

Por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrán establecer indicadores de calidad en la formación de conductores, que podrán incluir la obligación de que los alumnos realicen evaluaciones de la formación impartida y de los profesores, la posibilidad de realizar pruebas aleatorias en los cursos de formación continua para evaluar la formación impartida por parte del centro, así como la posibilidad de recabar información relativa al funcionamiento de las empresas CAP con el fin de evaluar adecuadamente el impacto de la regulación relativa a los requisitos para obtener la cualificación inicial y la formación continua del conductor e información sobre el nivel formativo de los conductores y otros aspectos relacionados con su profesión, entre otros indicadores.

Disposición final quinta. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y al Ministro del Interior para aprobar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones que resulten necesarias para la aplicación de este real decreto, así como para modificar el contenido de sus anexos, a fin de ajustarlo a los cambios operados en la normativa de la Unión Europea, así como a los avances técnicos y científicos.

Disposición final sexta. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias que el artículo 149.1.21.ª de la Constitución atribuye al Estado.

[. . .]

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores

Los conocimientos que se deberán tener en cuenta para la verificación de la cualificación inicial del conductor deberán referirse al menos a las materias enumeradas en este anexo. Los candidatos deberán alcanzar el nivel de conocimientos y de aptitudes prácticas necesario para conducir con seguridad la categoría de vehículos de que se trate.

El nivel mínimo de conocimientos no podrá ser inferior al alcanzado durante la escolaridad obligatoria completada con una formación profesional.

Los objetivos indicados en los programas de los cursos de cualificación inicial y formación continua aparecen numerados de idéntica manera a la prevista en la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.

A) Programa de los cursos de cualificación inicial

La duración de los distintos objetivos y módulos contemplados en este programa está referida a la modalidad ordinaria de cualificación inicial.

Cuando se trate de cursos de formación acelerada, la duración total de cada objetivo se indicará expresamente. No obstante, en los cursos de formación acelerada, los módulos

para la realización de la formación complementaria tendrán la misma duración que los previstos para la modalidad ordinaria de cualificación inicial.

La formación de contenidos teóricos de determinados objetivos a bordo de un vehículo mientras otro alumno lo conduce, solo será admitida en la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

Sección 1.ª Formación obligatoria para todos los permisos C, C+E, C1, C1+E; D, D+E, D1, D1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

a) Objetivo 1.1: Conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización.

Duración: Veinte horas, de las que cuatro serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de diez horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Curvas de par, potencia y consumo específico de un motor, zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones y diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades.

b) Objetivo 1.2: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Duración: Treinta horas, de las que cuatro serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de once horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Límites de utilización de los frenos y ralentizadores, utilización combinada de frenos y ralentizador, selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión, utilización de la inercia del vehículo, utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas, acciones que deben adoptarse en caso de fallo, uso de dispositivos electrónicos y mecánicos tales como el programa electrónico de estabilidad (ESP), los sistemas avanzados de frenado de urgencia (AEBS), el sistema antibloqueo de ruedas (ABS), los sistemas de control de tracción (TCS) y los sistemas de vigilancia de los vehículos (IVMS), así como otros dispositivos de automatización o ayuda a la conducción cuya utilización haya sido aprobada.

c) Objetivo 1.3: Poder optimizar el consumo de carburante.

Duración: Treinta horas de las que cuatro serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de once horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2, importancia de anticipar el flujo del tráfico, distancia apropiada con otros vehículos y uso del impulso de los vehículos, velocidad constante, conducción fluida y presión adecuada de los neumáticos, así como conocimiento de los sistemas de transporte inteligente que incrementan la eficiencia de la conducción y ayudan a planificar la ruta.

d) Objetivo 1.3 bis: Ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos.

Duración: Nueve horas de las que tres horas serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 4 horas, de las que una hora y treinta minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Ser consciente de los diferentes tipos de carretera, tráfico y condiciones climáticas, adecuándose a ellos; anticipar acontecimientos, entender cómo se prepara y planifica un viaje en condiciones meteorológicas extraordinarias; estar familiarizado con el uso de los equipos de seguridad conexos, y saber cuándo es necesario aplazar o anular un viaje debido a condiciones meteorológicas extremas; adaptarse a los riesgos del tráfico, incluidos los comportamientos peligrosos o las distracciones al volante (por el uso de dispositivos electrónicos, comer, beber, etcétera); reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, y ser capaz de gestionar el estrés que de ellas se derivan, en particular por lo que se refiere al tamaño y peso de los vehículos y a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motoristas.

Identificar situaciones potencialmente peligrosas e interpretar correctamente si podrían desembocar en situaciones en las que ya no sería posible evitar los accidentes; escoger y poner en práctica acciones que sirvan para aumentar el margen de seguridad de forma que el accidente pueda aún evitarse en caso de materialización del peligro.

2. Aplicación de la reglamentación.

a) Objetivo 2.1: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Duración: Treinta horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de doce horas que se impartirán en aula.

Contenido: Duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo; conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

a) Objetivo 3.1: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo.

Duración: Veinte horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de ocho horas que se impartirán en aula.

Contenido: tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados/autocares; y consecuencias humanas, materiales y económicas.

b) Objetivo 3.2: Ser capaz de prevenir la delincuencia y el tráfico de inmigrantes clandestinos.

Duración: Dos horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 1 hora que se impartirá en aula.

Contenido: Información general; implicaciones para los conductores; medidas de prevención; lista de comprobaciones; legislación sobre la responsabilidad de los transportistas.

c) Objetivo 3.3: Ser capaz de prevenir los riesgos físicos.

Duración: Siete horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de tres horas que se impartirán en aula.

Contenido: principios ergonómicos: movimientos y posturas de riesgo, condición física, ejercicios de manipulación y protecciones individuales.

d) Objetivo 3.4: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental.

Duración: 9 horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de tres horas que se impartirán en aula.

Contenido: principios de una alimentación sana y equilibrada, efectos del alcohol, los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad/reposo.

e) Objetivo 3.5: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Duración: Diez horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de tres horas que se impartirán en aula.

Contenido: Comportamiento en situaciones de emergencia: evaluación de la situación, prevención del agravamiento de accidentes, aviso a los servicios de socorro, auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros, reacción en caso de incendio, evacuación de los ocupantes del camión/de los pasajeros del autocar, garantizar la seguridad de todos los pasajeros, reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

f) Objetivo 3.6: Poder adoptar comportamientos que contribuyan a valorar la imagen de marca de una empresa.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de tres horas que se impartirán en aula.

Contenido: Actitudes del conductor e imagen de marca: importancia para la empresa de la calidad de la prestación del conductor, diferentes papeles del conductor, diferentes interlocutores del conductor, mantenimiento del vehículo, organización del trabajo, consecuencias de un litigio en los planos comercial y financiero.

Sección 2.ª Formación obligatoria específica para los permisos C, C+E, C1, C1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

Objetivo 1.4: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Duración: Treinta horas de las que cinco serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de quince horas de las que dos horas y treinta minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, cálculo del volumen útil, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad, tipos de embalaje y apoyos de la carga.

Principales tipos de mercancías que requieren estiba, técnicas de calce y estiba, utilización de correas de estiba, verificación de los dispositivos de estiba, utilización de los medios de manipulación, y entoldado y desentoldado.

2. Aplicación de la reglamentación.

Objetivo 2.2: Conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías.

Duración: Diez horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 5 horas que se impartirán en aula.

Contenido: Títulos que habilitan para el ejercicio del transporte, documentos que deben llevarse a bordo, restricciones de la circulación, tasas por el uso de la infraestructura vial, obligaciones en virtud de los modelos de contrato de transporte de mercancías, redacción de los documentos en los que se concrete el contrato de transporte, autorizaciones de transporte internacional, obligaciones del Convenio CMR, redacción de la carta de porte internacional, paso de fronteras, transitarios, y documentos especiales que acompañan a las mercancías.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

Objetivo 3.7: Conocer el entorno económico del transporte por carretera de mercancías y la organización del mercado.

Duración: Treinta horas, que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de tres de ellas podrán ser impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de quince horas que se impartirán en aula.

Contenido: El transporte por carretera frente a los demás modos de transporte (competencia, transporte de carga), diferentes actividades del transporte por carretera (transporte por cuenta ajena, por cuenta propia y actividades auxiliares del transporte), organización de los principales tipos de empresas de transporte o de actividades auxiliares del transporte, diferentes especializaciones del transporte (cisternas, temperaturas controladas, mercancías peligrosas, transporte de animales, etcétera), evolución del sector (diversificación de las prestaciones ofrecidas, ferrocarril-carretera, subcontratación, etcétera).

Sección 3.ª Formación obligatoria específica para los permisos D, D+E, D1, D1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

a) Objetivo 1.5: Poder garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros.

Duración: Quince horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de siete horas y treinta minutos de las que una hora será de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Calibración de los movimientos longitudinales y laterales, uso compartido de la carretera, colocación en la calzada, suavidad de frenado, trabajo del voladizo, utilización de infraestructuras específicas (espacios públicos, vías reservadas), gestión de conflictos entre una conducción segura y las demás funciones propias del conductor, interacción con los pasajeros, características especiales de determinados grupos de pasajeros (personas con discapacidad, niños).

b) Objetivo 1.6: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Duración: Quince horas, de las que tres serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de siete horas y treinta minutos de las que una hora y treinta minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad.

2. Aplicación de la reglamentación.

Objetivo 2.3: Conocer la reglamentación relativa al transporte de viajeros

Duración: Diez horas que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de cinco horas que se impartirán en aula.

Contenido: Transporte de grupos específicos, equipos de seguridad a bordo del autocar, cinturones de seguridad, carga del vehículo.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

Objetivo 3.8: Conocer el entorno económico del transporte por carretera de viajeros y la organización del mercado.

Duración: Treinta horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de tres de ellas podrán ser impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de quince horas que se impartirán en aula.

Contenido: El transporte por carretera de viajeros frente a los distintos modos de transporte de viajeros (ferrocarril, automóvil particular), distintas actividades del transporte por carretera de viajeros, sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, paso de fronteras (transporte internacional), organización de los principales tipos de empresas de transporte de viajeros por carretera.

Sección 4.ª Formación complementaria para los permisos C, C+E, C1, C1+E

Para completar las doscientas ochenta horas de duración del curso de cualificación inicial, el alumno deberá realizar las restantes treinta y seis horas que faltan para completarlo, optando para ello por alguna de las siguientes formaciones complementarias:

1. Formación sobre el transporte de mercancías peligrosas de conformidad con la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

1.1 Módulo 1. Mercancías peligrosas, formación básica común.

Duración: Veinticuatro horas, de las cuales veintidós horas se impartirán en aula y dos horas se impartirán en un lugar adecuado para la realización de prácticas de extinción de incendios.

Contenido: Disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas; conducta que el conductor del vehículo debe observar antes, durante y después de la carga o descarga de vehículos que transporten mercancías peligrosas; finalidad y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos; principales tipos de riesgos; medidas de prevención y seguridad adecuadas a los diferentes tipos de riesgos; etiquetado y señalización de los peligros; prohibiciones de carga en común en un mismo vehículo o contenedor; precauciones que deberán adoptarse al proceder a la carga y descarga de mercancías peligrosas; manipulación y estiba de los bultos: sujeción y protección de la carga; comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente o incidente de tráfico; comportamiento en caso de accidente; auxilio sanitario: primeros auxilios a las víctimas; responsabilidad civil: información general y seguros; medio ambiente y contaminación: traslado de residuos y control; transporte multimodal: operaciones de modos múltiples de transporte; formación práctica de extinción de incendios, primeros auxilios y otros contenidos de la formación básica común.

1.2 Mercancías peligrosas, formación especializada.

1.2.1 Módulo 2. Transporte en cisternas y contenedores-cisterna.

Duración: Doce horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Descripción, características y tipos; comportamiento en marcha de los vehículos cisterna y contenedores-cisterna; disposiciones específicas relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores-cisterna en el transporte de mercancías peligrosas; otras disposiciones especiales relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna. Formación práctica especializada de transporte en cisternas y contenedores cisternas.

1.2.2 Módulo 3. Transporte de materias y objetos explosivos.

Duración: Doce horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Disposiciones particulares aplicables al transporte de materias y objetos explosivos; riesgos específicos que presentan las materias y objetos explosivos y pirotécnicos; disposiciones específicas sobre la carga en común de materias y objetos explosivos; el Reglamento de explosivos y sus disposiciones complementarias. Formación práctica especializada de transporte de materias y objetos explosivos.

1.2.3 Módulo 4. Transporte de materias radiactivas.

Duración: Doce horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Conceptos básicos y tipos de radiactividad; riesgos específicos del material radiactivo; protección radiológica y protección del medio ambiente; riesgos en función del material; disposiciones particulares aplicables al transporte de materias radiactivas; medidas especiales que deben adoptarse en caso de accidente o incidente en el que se vean involucrados vehículos que transporten materias radiactivas. Formación práctica especializada de transporte de materias radiactivas.

2. Módulo 5. Formación en materia de protección de los animales durante el transporte de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1/2005, del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de animales durante el transporte y las operaciones conexas.

Duración: Veinte horas que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa europea, nacional y autonómica en materia de protección de los animales durante el transporte. Documentación administrativa; fisiología de los animales, necesidades de comida y agua, comportamiento animal y concepto de estrés; aspectos prácticos del cuidado y manejo de animales; efectos y repercusiones de modo y práctica de conducción sobre el bienestar de los animales; aptitud para el transporte de los animales; cuidados de emergencia a los animales; criterios de seguridad para el personal que trabaja con animales; aspectos de seguridad vial relacionados con el transporte de animales, y actuación en caso de accidente; limpieza y desinfección de los medios de transporte y contenedores.

3. Módulo 6. Formación sobre sujeción de cargas.

Duración: Ocho horas.

Contenido: Conocer las normas técnicas nacionales e internacionales relativas a la sujeción de cargas, conocimientos físicos necesarios para una correcta sujeción de cargas, métodos de sujeción materiales de sujeción, tipos de amarre. Formación práctica sobre sujeción de cargas.

4. Módulo 7. Formación sobre sensibilización y educación vial.

Duración: Doce horas que se impartirán en aula, si bien 4 de ellas serán desarrolladas de forma individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y 1 de ellas será desarrollada en debate en grupo.

Contenido: Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema; dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas; la conducción: una tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad como factor de riesgo; el alcohol como factor de riesgo; las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia como factor de riesgo; la fatiga como factor de riesgo; el estrés como factor de riesgo; seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; actuación en caso de accidente de tráfico; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico; debate grupal; dinámica de grupos.

5. Módulo 8. Formación sobre el tacógrafo digital.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.

Contenido: El aparato tacógrafo, tiempos máximos de conducción: conducción ininterrumpida, diaria y bisemanal; tiempos de descanso obligatorios: descanso diario y semanal; edad mínima de los conductores, excepciones a la aplicación del tacógrafo en la normativa comunitaria; el tacógrafo digital: conceptos, expedición de tarjetas, validez y duración, tarjetas necesarias, emisión de duplicados, control del fraude; otras cuestiones

sobre el tacógrafo digital: verificación de los tacógrafos, volcado e introducción manual de datos, funcionamiento y avería del tacógrafo; el tacógrafo inteligente. Formación práctica con simulador de tacógrafo digital.

6. Módulo 9. Formación sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Duración: ocho horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Normativa reguladora del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales Utilizados en esos Transportes (ATP), normativa de higiene alimentaria (responsabilidades, buenas prácticas de higiene, cadena de frío, trazabilidad alimentaria, Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control –APPCC–), refrigeración básica, control de temperatura y buenas prácticas en el manejo del dispositivo del equipo del frío incorporado a los distintos vehículos semirremolques necesario para el transporte efectivo de mercancías. Formación práctica sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Sección 5.ª Formación complementaria para los permisos D, D+E, D1, D1+E

Para completar las doscientas ochenta horas de duración del curso de cualificación inicial, el alumno deberá realizar las restantes treinta y seis horas que faltan para completarlo, optando para ello por alguna de las siguientes formaciones complementarias:

1. Módulo 1. Formación en materia de sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Duración: Diez horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Normativa nacional y comunitaria del transporte accesible en autobús; el transporte de viajeros con discapacidad; atención a las personas con discapacidad.

2. Módulo 2. Formación sobre el transporte escolar y de menores.

Duración: Diez horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Normativa del transporte escolar y de menores; el transporte escolar y de menores; atención a los viajeros durante un transporte escolar o de menores.

3. Módulo 3. Formación en primeros auxilios.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Organización de los primeros auxilios; técnicas de primeros auxilios; procesos patológicos (como ahogamientos, hemorragias y shock hipovolémico, quemaduras, fracturas, etcétera); reanimación cardiopulmonar (RCP).

4. Módulo 4. Formación sobre sensibilización y educación vial.

Duración: Doce horas que se impartirán en aula, si bien cuatro de ellas serán desarrolladas de forma individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y una de ellas será desarrollada en debate en grupo.
Contenido: Los accidentes de tráfico: La magnitud del problema; dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas; la conducción: una tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad como factor de riesgo; el alcohol como factor de riesgo; las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia como factor de riesgo; la fatiga como factor de riesgo; el estrés como factor de riesgo; seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; actuación en caso de accidente de tráfico; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico; debate grupal; dinámica de grupos.

5. Módulo 5. Formación sobre el tacógrafo digital.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.
Contenido: El aparato tacógrafo, tiempos máximos de conducción: Conducción ininterrumpida, diaria y bisemanal; tiempos de descanso obligatorios: descanso diario y semanal; edad mínima de los conductores, excepciones a la aplicación del tacógrafo en la

normativa comunitaria; el tacógrafo digital: conceptos, expedición de tarjetas, validez y duración, tarjetas necesarias, emisión de duplicados, control del fraude; otras cuestiones sobre el tacógrafo digital: Verificación de los tacógrafos, volcado e introducción manual de datos, funcionamiento y avería del tacógrafo; el tacógrafo inteligente. Formación práctica con simulador de tacógrafo digital.

6. Módulo 6. Atención al cliente de transporte de viajeros.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.
Contenido: La comunicación, las relaciones con los demás, protocolo en la atención al cliente.

7. Módulo 7. Atención e información a los viajeros del autobús

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Procesos operativos de la actividad del transporte de viajeros; gestión de la carga y descarga del vehículo; mecanismos y fundamentos de la comunicación en el transporte de viajeros; atención al cliente en el transporte de viajeros.

8. Módulo 8. Protocolo de actuación para conductores ante un accidente.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Normativa nacional que regula la actuación; pautas de actuación básica y elementales de actuación en caso de accidente; breves nociones de actuación sobre heridos.

B) Programa de los cursos de formación continua

La formación continua, obligatoria para todos los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, deberá permitirles actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera, la salud y la seguridad en el trabajo y la reducción del impacto medioambiental en la conducción.
Dicha función tiene por finalidad profundizar y revisar alguno de los conocimientos adquiridos con la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial. Deberá cubrir una serie de temas diversos e incluir siempre al menos una materia relacionada con la seguridad vial. Las materias de formación tendrán en cuenta la evolución legislativa y tecnológica pertinente y, en la medida de lo posible, las necesidades específicas de formación del conductor.

Sección 1.ª Formación obligatoria para todos los permisos C, C+E, C1, C1+E; D, D+E, D1, D1+E

Módulo 1. Seguridad vial.

Duración: Siete horas que se impartirán en aula.

a) Objetivo 3.1: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo.
Contenido: Tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados/autocares; y consecuencias humanas, materiales y económicas.
b) Objetivo 3.4: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental.
Contenido: Principios de una alimentación sana y equilibrada, efectos del alcohol, los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad/reposo.

Módulo 2. Conducción racional y eficiente y evolución tecnológica.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula si bien 1 hora podrá consistir, aunque no necesariamente, en prácticas de conducción individual en vehículo y/o simulador, indistintamente.

a) Objetivo 1.2: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Contenido: límites de utilización de los frenos y ralentizadores, utilización combinada de frenos y ralentizador, selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión, utilización de la inercia del vehículo, utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas, acciones que deben adoptarse en caso de fallo, uso de dispositivos electrónicos y mecánicos tales como el programa electrónico de estabilidad (ESP), los sistemas avanzados de frenado de urgencia (AEBS), el sistema antibloqueo de ruedas (ABS), los sistemas de control de tracción (TCS) y los sistemas de vigilancia de los vehículos (IVMS), así como otros dispositivos de automatización o ayuda a la conducción cuya utilización haya sido aprobada.

b) Objetivo 1.3: Poder optimizar el consumo de carburante.

Contenido: optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2, importancia de anticipar el flujo del tráfico, distancia apropiada con otros vehículos y uso del impulso de los vehículos, velocidad constante, conducción fluida y presión adecuada de los neumáticos, así como conocimiento de los sistemas de transporte inteligente que incrementan la eficiencia de la conducción y ayudan a planificar la ruta.

Módulo 3. Normativa sobre tacógrafo y tiempos de conducción y descanso.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula, si bien 1 hora podrá consistir en prácticas con simulador de tacógrafo digital.

Objetivo 2.1: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Contenido: Duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias del Reglamento (CE) número 561/2006 y del Reglamento (UE) número 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo; conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua. Formación práctica con simulador de tacógrafo digital.

Sección 2.ª Formación complementaria para los permisos C, C+E, C1, C1+E

Para completar las treinta y cinco horas de duración de la formación periódica, el alumno deberá realizar las restantes catorce horas que faltan optando por uno o dos módulos de los siguientes que se relacionan a continuación:

Módulo 4. Conducción racional, anticipación y evaluación de los riesgos.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula si bien 1 hora podrá consistir, aunque no necesariamente, en prácticas de conducción individual en vehículo y/o simulador, indistintamente.

a) Objetivo 1.3 bis: Ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos.

Contenido: Ser consciente de los diferentes tipos de carretera, tráfico y condiciones climáticas, adecuándose a ellos; anticipar acontecimientos, entender cómo se prepara y planifica un viaje en condiciones meteorológicas extraordinarias; estar familiarizado con el uso de los equipos de seguridad conexos, y saber cuándo es necesario aplazar o anular un viaje debido a condiciones meteorológicas extremas; adaptarse a los riesgos del tráfico, incluidos los comportamientos peligrosos o las distracciones al volante (por el uso de dispositivos electrónicos, comer, beber, etcétera); reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, y ser capaz de gestionar el estrés que de ellas se derivan, en particular por lo que se refiere al tamaño y peso de los vehículos y a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motoristas.

Identificar situaciones potencialmente peligrosas e interpretar correctamente si podrían desembocar en situaciones en las que ya no sería posible evitar los accidentes; escoger y poner en práctica acciones que sirvan para aumentar el margen de seguridad de forma que el accidente pueda aún evitarse en caso de materialización del peligro.

b) Objetivo 3.5: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Comportamiento en situaciones de emergencia: evaluación de la situación, prevención del agravamiento de accidentes, aviso a los servicios de socorro, auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros, reacción en caso de incendio, evacuación de los ocupantes del camión/de los pasajeros del autocar, garantizar la seguridad de todos los pasajeros, reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

Módulo 5. Estiba y sujeción de cargas.

Duración: Siete horas que se impartirán en aula, si bien 1 hora podrá consistir en prácticas que se impartirán en aula o en un lugar adecuado.

Objetivo 1.4: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Contenido: Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, cálculo del volumen útil, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad, tipos de embalaje y apoyos de la carga.

Principales tipos de mercancías que requieren estiba, técnicas de calce y estiba, utilización de correas de estiba, verificación de los dispositivos de estiba, utilización de los medios de manipulación, y entoldado y desentoldado. Prácticas de estiba y sujeción de cargas.

Módulo 6. Transporte de mercancías peligrosas básico común.

Duración: Catorce horas, que se impartirán en aula. Podrán incluir prácticas de primeros auxilios y otros contenidos de la formación básica común que se impartirán en aula, y/o prácticas de extinción de incendios que se impartirán en un lugar adecuado.

Contenido: Disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas; conducta que el conductor del vehículo debe observar antes, durante y después de la carga o descarga de vehículos que transporten mercancías peligrosas; finalidad y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos; principales tipos de riesgos; medidas de prevención y seguridad adecuadas a los diferentes tipos de riesgos; etiquetado y señalización de los peligros; prohibiciones de carga en común en un mismo vehículo o contenedor; precauciones que deberán adoptarse al proceder a la carga y descarga de mercancías peligrosas; manipulación y estiba de los bultos: sujeción y protección de la carga; comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente o incidente de tráfico; comportamiento en caso de accidente; auxilio sanitario: primeros auxilios a las víctimas; responsabilidad civil: información general y seguros; medio ambiente y contaminación: traslado de residuos y control; transporte multimodal: operaciones de modos múltiples de transporte.

Módulo 7. Transporte en cisternas y contenedores-cisterna.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula, que podrán incluir formación práctica.

Contenido: Descripción, características y tipos; comportamiento en marcha de los vehículos cisterna y contenedores-cisterna; disposiciones específicas relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores-cisterna en el transporte de mercancías peligrosas; otras disposiciones especiales relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna.

Módulo 8. Transporte de materias y objetos explosivos.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula, que podrán incluir formación práctica.

Contenido: Disposiciones particulares aplicables al transporte de materias y objetos explosivos; riesgos específicos que presentan las materias y objetos explosivos y pirotécnicos; disposiciones específicas sobre la carga en común de materias y objetos explosivos; El Reglamento de explosivos y sus disposiciones complementarias.

Módulo 9. Transporte de materias radiactivas.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula, que podrán incluir formación práctica.

Contenido: Conceptos básicos y tipos de radiactividad; riesgos específicos del material radiactivo; protección radiológica y protección del medio ambiente; riesgos en función del material; disposiciones particulares aplicables al transporte de materias radiactivas; medidas especiales que deben adoptarse en caso de accidente o incidente en el que se vean involucrados vehículos que transporten materias radiactivas.

Módulo 10. Sensibilización y educación vial.

Duración: Catorce horas que se impartirán en aula, si bien cuatro de ellas serán desarrolladas de forma individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y una de ellas será desarrollada en debate en grupo.

Contenido: Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema; dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas; la conducción: una tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad como factor de riesgo; el alcohol como factor de riesgo; las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia como factor de riesgo; la fatiga como factor de riesgo; el estrés como factor de riesgo; seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; actuación en caso de accidente de tráfico; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico; debate grupal; dinámica de grupos.

Módulo 11. Protección de los animales durante el transporte durante el transporte de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1/2005, del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de animales durante el transporte y las operaciones conexas.

Duración: Siete horas que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa europea, nacional y autonómica en materia de protección de los animales durante el transporte. Documentación administrativa; fisiología de los animales, necesidades de comida y agua, comportamiento animal y concepto de estrés; aspectos prácticos del cuidado y manejo de animales; efectos y repercusiones de modo y práctica de conducción sobre el bienestar de los animales; aptitud para el transporte de los animales; cuidados de emergencia a los animales; criterios de seguridad para el personal que trabaja con animales; aspectos de seguridad vial relacionados con el transporte de animales, y actuación en caso de accidente; limpieza y desinfección de los medios de transporte y contenedores.

Módulo 12. Formación sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa reguladora del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales Utilizados en esos Transportes (ATP), normativa de higiene alimentaria (responsabilidades, buenas prácticas de higiene, cadena de frío, trazabilidad alimentaria, Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control -APPCC-), refrigeración básica, control de temperatura y buenas prácticas en el manejo del dispositivo del equipo del frío incorporado a los distintos vehículos semirremolques necesario para el transporte efectivo de mercancías. Formación práctica sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Sección 3.ª Formación complementaria para los D, D+E, D1, D1+E

Para completar las treinta y cinco horas de duración de la formación periódica, el alumno deberá realizar las restantes catorce horas que faltan optando por uno o dos módulos de los siguientes que se relacionan a continuación:

Módulo 4. Conducción racional, anticipación y evaluación de los riesgos.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula si bien 1 hora podrá consistir, aunque no necesariamente, en prácticas de conducción individual en vehículo y/o simulador, indistintamente.

a) Objetivo 1.3 bis: Ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos.

Contenido: Ser consciente de los diferentes tipos de carretera, tráfico y condiciones climáticas, adecuándose a ellos; anticipar acontecimientos, entender cómo se prepara y planifica un viaje en condiciones meteorológicas extraordinarias; estar familiarizado con el uso de los equipos de seguridad conexos, y saber cuándo es necesario aplazar o anular un viaje debido a condiciones meteorológicas extremas; adaptarse a los riesgos del tráfico, incluidos los comportamientos peligrosos o las distracciones al volante (por el uso de dispositivos electrónicos, comer, beber, etcétera); reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, y ser capaz de gestionar el estrés que de ellas se derivan, en particular por lo que se refiere al tamaño y peso de los vehículos y a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motoristas.

Identificar situaciones potencialmente peligrosas e interpretar correctamente si podrían desembocar en situaciones en las que ya no sería posible evitar los accidentes; escoger y poner en práctica acciones que sirvan para aumentar el margen de seguridad de forma que el accidente pueda aún evitarse en caso de materialización del peligro.

b) Objetivo 3.5: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Comportamiento en situaciones de emergencia: evaluación de la situación, prevención del agravamiento de accidentes, aviso a los servicios de socorro, auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros, reacción en caso de incendio, evacuación de los ocupantes del camión/de los pasajeros del autocar, garantizar la seguridad de todos los pasajeros, reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

Módulo 5. Sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa nacional y comunitaria del transporte accesible en autobús; el transporte de viajeros con discapacidad; atención a las personas con discapacidad.

Módulo 6. Sensibilización y educación vial.

Duración: Catorce horas que se impartirán en aula, si bien cuatro de ellas serán desarrolladas de forma individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y una de ellas será desarrollada en debate en grupo.

Contenido: Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema; dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas; la conducción: una tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad como factor de riesgo; el alcohol como factor de riesgo; las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia como factor de riesgo; la fatiga como factor de riesgo; el estrés como factor de riesgo; seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; actuación en caso de accidente de tráfico; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico; debate grupal; dinámica de grupos.

Módulo 7. Atención al cliente de transporte de viajeros.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.

Contenido: la comunicación, las relaciones con los demás, protocolo en la atención al cliente.

Módulo 8. Atención e información a los viajeros del autobús

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Procesos operativos de la actividad del transporte de viajeros; gestión de la carga y descarga del vehículo; mecanismos y fundamentos de la comunicación en el transporte de viajeros; atención al cliente en el transporte de viajeros.

Módulo 9. Protocolo de actuación para conductores ante un accidente.

Duración: Siete horas, si bien una hora podrá consistir en prácticas que se impartirán en aula o en un lugar adecuado.

Contenido: Normativa nacional que regula la actuación; pautas de actuación básica y elementales de actuación en caso de accidente; breves nociones de actuación sobre heridos.

ANEXO II

Requisitos de las empresas autorizadas como centros de formación

Para la obtención de la autorización exigida en el capítulo IV, el solicitante deberá acreditar los siguientes extremos:

1. Ser persona física o jurídica, debiendo ostentar en este segundo supuesto personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.

En ningún supuesto podrán otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes.

A efectos del cumplimiento de este requisito, cuando el titular de la autorización tenga nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo, o de cualquier otro Estado a cuyos ciudadanos se extienda dicho régimen de aplicación, así como a los miembros de sus familias, habrá de resultar acreditado que cuenta con el correspondiente Número de Identificación Fiscal y que dicho número no haya sido revocado por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, y que cumple con los requisitos exigibles en la normativa aplicable a todos ellos.

Cuando el titular de la autorización tenga una nacionalidad distinta a las anteriores, habrá de acreditarse que cuenta con una autorización de residencia de larga duración o de residencia temporal y trabajo y, como en el supuesto anterior, con el correspondiente Número de Identificación Fiscal vigente y no revocado.

En la comprobación del cumplimiento de los requisitos señalados en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los correspondientes registros del Ministerio del Interior y, en su caso, en los de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

2. Disponer de firma electrónica reconocida por un prestador de servicios de certificación.

3. Disponer de la plantilla de personal mínima imprescindible para el funcionamiento de la empresa CAP.

A tal efecto, el solicitante deberá presentar una relación completa de todos los trabajadores adscritos a la referida plantilla.

En todo caso, el solicitante deberá acreditar que cuenta, de forma estable, con las personas que, a continuación, se relacionan, cuya vinculación con la empresa CAP deberá resultar acreditada a través de la oportuna documentación laboral, mercantil o administrativa que justifique la relación profesional:

a) Un director docente, que podrá coincidir con el titular, a quien corresponderá programar, ordenar, controlar y comprobar de forma asidua y constante el desarrollo de la actividad docente de la empresa CAP en lo concerniente al régimen de enseñanza y actuación del personal docente.

Para ser director docente se requerirá haber ejercido como profesor, o como director, durante un período mínimo de tres años en un centro de formación de los enumerados a continuación o de otros de similares características:

Centro de formación de conductores.
Centro de formación de conductores de mercancías peligrosas.
Centro de formación acreditado por un Servicio de Empleo Público.
Autoescuela de conductores.
Centro de Formación Profesional (FP).
Centro de formación de una determinada empresa, asociación u organización sindical o profesional.

b) Un profesor especializado en materia de formación vial.

c) Un profesor especializado en materia de conducción racional, basada en las normas de seguridad, y medioambiental.

d) Un profesor especializado en logística y transportes por carretera.

e) Un profesor especializado en transporte de materias peligrosas.

f) Un profesor especializado en equipos y medios de extinción de incendios.

g) Un profesor especializado en primeros auxilios.

Lo dispuesto en este punto se entiende sin perjuicio de que una misma persona pueda estar autorizada para ejercer más de una función o más de una actividad docente, siempre que cuente con la especialización requerida en cada caso.

4. Disponer de locales adecuados para impartir, al menos, la parte teórica de los cursos.

A tal efecto, el solicitante deberá acreditar que dispone de unos locales abiertos al público, de acuerdo con los requisitos de apertura que disponga la normativa municipal correspondiente, que resulten idóneos para la práctica docente y que reúnan las debidas condiciones higiénicas, acústicas, de habitabilidad, de seguridad y de accesos ordinarios de personas, además de aquellas medidas previstas para personas con discapacidad, exigidas por la legislación vigente.

En todo caso, dichos locales deberán reunir los siguientes requisitos mínimos:

a) Un aula, cuya superficie no podrá ser inferior a 1,5 metros cuadrados por alumno.

b) Un espacio para servicios generales del centro.

c) Disponer de un sistema de control de acceso biométrico que cumpla las características que determine la Dirección General de Transporte Terrestre con el fin de facilitar el control de asistencia a los cursos que se impartan, tanto en la parte de formación impartida en aula como de la impartida a bordo de un vehículo.

Cuando el solicitante no acredite disponer por sí mismo de las instalaciones y medios adecuados para que todos los alumnos puedan realizar las prácticas contempladas en el anexo IV, deberá justificar documentalmente ante el órgano competente haber concertado la realización de tales prácticas con algún organismo, empresa o entidad especializado en dicha materia que disponga de tales instalaciones, medios y equipos; circunstancia que se hará constar en la correspondiente autorización.

5. Disponer de los vehículos que resulten necesarios para la realización de las prácticas señaladas en el anexo IV. En todo caso, se deberá disponer de al menos un vehículo de la categoría adecuada a cada clase de curso que requiera una formación práctica y a la clase de permiso de conducción afectada.

Cuando el solicitante no acredite disponer por sí mismo de tales vehículos, deberá justificar documentalmente ante el órgano competente haber concertado la utilización de los vehículos que resulten necesarios con algún organismo, empresa o entidad que sí disponga de ellos, circunstancia que se hará constar en la correspondiente autorización.

6. Disponer, al menos, del siguiente material didáctico:

a) Material que resulte adecuados para la enseñanza de la normativa reguladora de la circulación y el transporte, su documentación, señales, marcas y distintivos; la adecuada realización de las operaciones de carga y descarga, maniobras, etcétera, de los vehículos; la salud y el comportamiento adecuado durante el transporte y en casos de emergencia, y la regulación y cumplimiento de las normas reguladoras en materia de tiempos de trabajo, conducción y descanso en el transporte por carretera.

b) El equipo necesario para proyectar, en su caso, eficazmente el material a que se refiere el apartado anterior.

c) Un maniquí de reanimación cardiopulmonar básica para adultos que permita la subluxación mandibular, la ventilación boca a boca y boca a nariz, el masaje cardiaco externo y la valoración del pulso carotídeo, con su correspondiente sistema de registro de las técnicas elementales, en las debidas condiciones de funcionamiento e higiene para ser utilizado en la enseñanza y prácticas de los primeros auxilios.

Cuando el centro no disponga de este material por sí mismo, deberá acreditar haber concertado la realización de las prácticas que impliquen el uso de dicho maniquí con algún organismo, empresa o entidad que sí disponga de él.

d) Aparatos tacógrafos analógico y digital y sistemas o programas de simulación de estos equipos de control, que permitan su utilización, de manera física o virtual, por los alumnos.

e) Modelos de la documentación de transporte por carretera exigidos por la normativa

f) Un modelo de carta de porte.

7. Junto a las anteriores exigencias, el solicitante deberá aportar el programa de cualificación y formación que prevea impartir, indicando su plan de ejecución y los métodos de enseñanza previstos, así como, en su caso, las condiciones de acceso y participación en los cursos.

ANEXO III

Homologación de cursos

Las empresas CAP que pretendan la homologación de un curso modelo deberán presentar ante el órgano administrativo competente una memoria en la que constará:

a) El programa desarrollado de conocimientos que serán impartidos en el curso, el cual tomará como base la tabla de materias contenida en el anexo I, todas las cuales deberán tener reflejo en el referido programa.

b) Duración del curso y de cada uno de los módulos o partes que en él intervengan.

c) Número de horas dedicadas a prácticas, los tipos de clases prácticas e indicación, en caso de conducción, cuántas horas se realizan en simuladores de alto nivel.

d) Número de profesores necesarios para impartir el curso, indicando su titulación o nivel de experiencia y las materias que serían impartidas por cada uno de los profesores en función de su especialización.

e) Número máximo de alumnos que podrán concurrir al curso, el cual no podrá ser en ningún caso superior a 20, en las materias del curso impartidas presencialmente.

ANEXO IV

Mecánica y contenido de los cursos de formación

Sección 1.ª Comunicación de la realización de cursos

1. A los efectos previstos en el artículo 12.1, las empresas CAP deberán comunicar electrónicamente al órgano competente en el territorio en que se imparta cada curso que vayan a realizar. En dicha comunicación, que deberá ser suscrita por el director del centro, constarán, al menos, los siguientes datos:

a) La clase de curso a impartir, especificando si es de cualificación inicial, ordinaria o acelerada, o de formación continua, así como el curso modelo homologado al que se ajustarán y la modalidad de impartición, presencial o a distancia.

b) Las fechas de inicio y finalización del curso, así como su programación, en la que se precisarán, como mínimo, el horario de las clases y el contenido de cada una de ellas.

c) El lugar e instalaciones, fecha y hora en que se realizarán las pruebas y ejercicios prácticos.

d) Relación de los profesores que impartirán el curso, indicando sus respectivas especialidades.

e) Relación de los participantes en el curso, en la que constarán su nombre y apellidos y número del documento nacional de identidad o número de identidad de extranjero, así como la clase o clases de permiso de conducción en vigor de que, en su caso, fuesen titulares.

2. Conforme a lo dispuesto en el artículo 12.2, cualquier variación de los datos relativos a un curso inicialmente comunicado, deberá ser, asimismo, notificada electrónicamente al órgano competente, con, al menos, la siguiente antelación:

a) La modificación del contenido del curso o de sus fechas de inicio, desarrollo o finalización, y modalidad de impartición, con, al menos, veinticuatro horas de antelación a la fecha inicialmente prevista para el inicio del curso.

b) La sustitución de alguno de los profesores que han de impartir el curso, con, al menos, veinticuatro horas de antelación a la fecha en que dicho profesor haya de iniciar su participación en aquel.

c) El abandono o exclusión del curso por parte de alguno de los alumnos inicialmente comunicados, inmediatamente que tal hecho se produzca.

A los efectos previstos en esta letra, deberá tenerse en cuenta que cuando un alumno deje de asistir, por cualquier causa, a un cinco por ciento o más de las horas del curso, correspondientes indistintamente a formación presencial o práctica, deberá ser excluido de este. Sin perjuicio de ello, el centro podrá, asimismo, excluir a aquellos alumnos que hubiesen dejado de asistir a una parte del curso que, a su juicio, abordase contenidos determinantes de la validez de este.

Sección 2.ª Contenido y duración de las prácticas en los cursos de formación

En los cursos destinados a la obtención de la cualificación inicial en su modalidad ordinaria, cada alumno deberá efectuar al menos veinte horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente.

Cada conductor podrá efectuar ocho horas, como máximo, de las veinte horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de alto nivel a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al control del vehículo en función de los distintos estados de la calzada, así como de sus variaciones en relación con las condiciones atmosféricas y la hora del día o de la noche.

Para los conductores que sean titulares del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial ordinaria para transporte de mercancías y deseen obtener el la correspondiente a viajeros, o viceversa, la duración de la nueva cualificación inicial será de setenta horas, de las cuales cinco serán de conducción individual.

Cuando la modalidad de obtención de la cualificación inicial sea la acelerada, cada alumno deberá efectuar, en los términos anteriormente señalados, al menos 10 horas de conducción individual, de las que hasta un máximo de cuatro podrán realizarse en un terreno especial o en un simulador de alto nivel a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al control del vehículo en función de los distintos estados de la calzada así como de sus variaciones en relación con las condiciones atmosféricas y la hora del día o de la noche.

Para los conductores que fueran titulares del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial acelerada correspondiente al transporte de mercancías y deseen obtener el de viajeros o viceversa, la cualificación inicial acelerada tendrá una duración de treinta y cinco horas, de las cuales dos horas y treinta minutos estarán destinadas a la conducción individual.

Durante la conducción individual, el alumno deberá encontrarse, en todos los casos, acompañado por un instructor del centro.

Los cursos de formación continua incluirán una parte práctica de una hora de duración, que podrá consistir, aunque no necesariamente, en prácticas de conducción individual en vehículo o/y simulador de alto nivel, de conformidad con el programa de los cursos de formación continua regulado en el anexo I, letra B).

Si se realizasen prácticas de conducción en vías abiertas a la circulación general, sin que el conductor sea titular del permiso de conducción correspondiente, el vehículo utilizado deberá cumplir los requisitos establecidos a estos efectos en el anexo VII del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

ANEXO V

Exámenes de cualificación inicial

Sección 1.ª Ejercicios

Al término de los correspondientes cursos de formación, las autoridades competentes someterán a los aspirantes a la obtención de la calificación inicial a un examen escrito u oral.

1. El examen constará de cien preguntas tipo test, cada una de las cuales contará con cuatro respuestas alternativas, sobre el contenido de las materias incluidas en el anexo I, letra A), sección 1.ª, y secciones 2.ª o 3.ª, según la clase de permisos de conducción a que se refiera.

Veinticinco de tales preguntas estarán referidas la formación obligatoria específica regulada en el anexo I, letra A), sección 2.ª o sección 3.ª, según la clase de permiso de conducción a que se refiera.

El examen incluirá, en todo caso, al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos enumerados en el anexo I, letra A), sección 1.ª, y secciones 2.ª o 3.ª, teniendo en cuenta la clase de permiso de conducción a que se refiera.

2. El tiempo para la realización del examen no será inferior a 2 horas.

3. Las respuestas correctas se valorarán con 1 punto y las erróneamente contestadas se penalizarán con 0,5 puntos negativos. Las preguntas no contestadas o que contengan más de una respuesta no puntuarán positiva ni negativamente.

4. Para aprobar será necesario obtener una puntuación no inferior a la mitad del total de puntos posibles.

Sección 2.ª Designación de Tribunales

1. En caso de no determinarse en la propia convocatoria, el órgano convocante deberá, con posterioridad a la misma, designar el Tribunal o Tribunales de las pruebas y señalar la fecha, hora y lugar de realización de los ejercicios, procediendo, asimismo, a su publicación en el correspondiente Boletín Oficial con al menos 10 días de antelación a la celebración del primer ejercicio.

2. Los tribunales de las pruebas estarán formados por cinco miembros: el presidente, tres vocales y el secretario, que actuará con voz y voto, pudiendo designarse miembros suplentes de los anteriores. Al menos el presidente y otros dos miembros del tribunal deberán ser nombrados entre funcionarios que posean titulación superior, con independencia del cuerpo o escala al que pertenezcan, y deberán estar especializados en las materias sobre las que versan las pruebas.

ANEXO VI

Tarjeta de cualificación del conductor

1. La tarjeta constará de anverso y reverso:

En el anverso figurarán:

a) La mención «tarjeta de cualificación del conductor» impresa en caracteres grandes en la lengua o las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la tarjeta.

b) La mención del nombre del Estado miembro que expide la tarjeta (mención facultativa).

c) El signo distintivo del Estado miembro que expide la tarjeta, impreso en negativo en un rectángulo azul y rodeado de doce estrellas amarillas.

d) La información específica de la tarjeta expedida, numerada del siguiente modo:

1. Apellidos del titular.
2. Nombre del titular.
3. Fecha y lugar de nacimiento del titular.
4a. Fecha de expedición de la tarjeta.
4b. Fecha de expiración de la tarjeta.

4c. Designación de la autoridad que expide la tarjeta (puede imprimirse en el reverso).

4d. Un número distinto del número del permiso de conducción, para uso administrativo (mención facultativa).

5a. Número del permiso de conducción.

5b. Número de serie de la tarjeta.

6. Fotografía del titular.

7. Firma del titular.

8. Residencia, domicilio o dirección postal del titular (mención facultativa).

9. Categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación inicial y de formación continua.

e) La mención «modelo de la Unión Europea» en la lengua del Estado español y la mención «tarjeta de cualificación del conductor» en las demás lenguas oficiales de la Comunidad, impresas en azul para formar el entramado de la tarjeta:

tarjeta de cualificación del conductor
карта за квалификация на водача
Osvědčení profesní způsobilosti řidiče
chaufføruddannelsesbevis
Fahrerqualifizierungsnachweis
juhi ametipädevuse kaart
δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
driver qualification card
carte de qualification de conducteur
cárta cáilíochta tiomána
kvalifikacijska kartica vozača
carta di qualificazione del conducente
vadītāja kvalifikācijas apliecība
vairuotojo kvalifikacinė kortelė
gépjárművezetői képesítési igazolvány
karta ta'kwalifikazzjoni tas-sewwieq
kwalificatiekaart bestuurder
karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação do motorista
cartela de pregătire profesională a conducătorului auto
preukaz o kvalifikácii vodiča
kartica o usposobljenosti voznika
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare

f) los colores de referencia:

Azul: Pantone Reflex blue.
Amarillo: Pantone yellow.

En el reverso figurarán:

a).9 Categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación inicial y de formación continua.

10. Código armonizado de la Unión Europea «95», mencionado en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE.

11. Un espacio reservado para que se puedan inscribir menciones indispensables para su gestión o relativas a la seguridad vial (mención facultativa). En caso de que dicha mención perteneciera a una rúbrica definida en el este anexo, deberá ir precedida del número de la rúbrica correspondiente.

b) Una explicación de las rúbricas numeradas que aparecen en el anverso y en el reverso de la tarjeta (al menos las rúbricas 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b y 10).

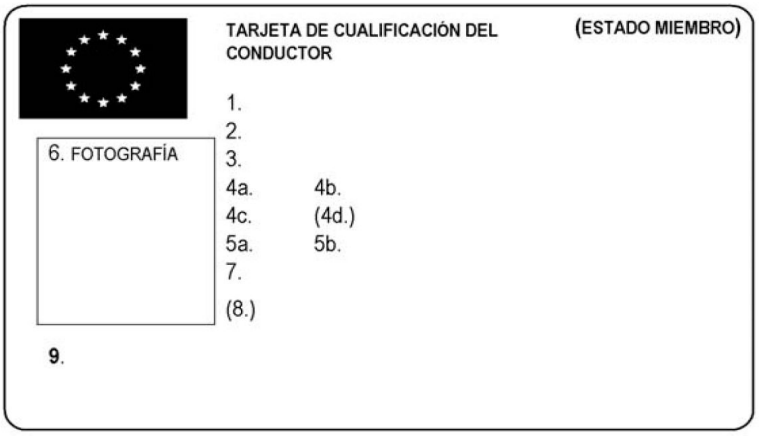
En caso de que un Estado miembro desee redactar dichas inscripciones en una lengua nacional que no sea una de las lenguas siguientes: búlgaro, castellano, checo, danés, alemán, estonio, griego, inglés, francés, italiano, letón, lituano, húngaro, maltés, neerlandés, polaco, rumano, portugués, eslovaco, esloveno, finés o sueco, elaborará una versión bilingüe

de la tarjeta utilizando una de las lenguas mencionadas, sin perjuicio de las restantes disposiciones de este anexo.

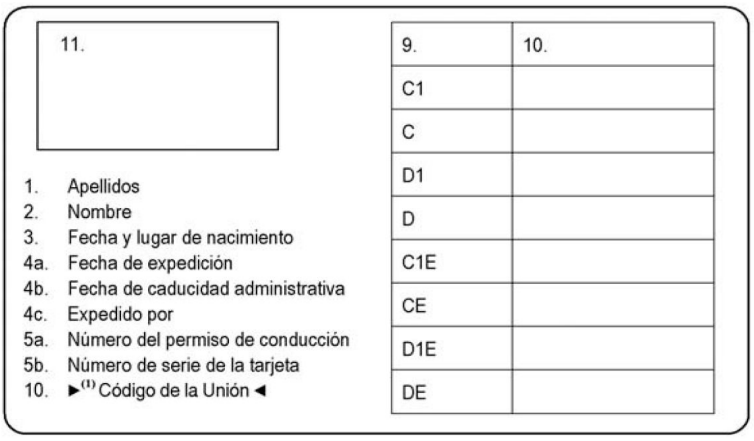
2. Características de seguridad, con inclusión de la protección de datos personales.

Los diferentes elementos constitutivos de la tarjeta de conductor tienen por objeto descartar toda posibilidad de falsificación o manipulación fraudulenta y detectar toda tentativa de este tipo.

Anverso



Reverso



§ 15

Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 95, de 21 de abril de 1994
Última modificación: 24 de enero de 2005
Referencia: BOE-A-1994-8985

La disposición adicional tercera de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, ordena llevar a efecto reglamentariamente la adecuación a la misma de las normas reguladoras de los distintos procedimientos administrativos, cualquiera que sea su rango.

Por su parte, el Título VI del Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, regula bajo la denominación de "Procedimiento sancionador y recursos", el procedimiento administrativo de imposición de las correspondientes sanciones en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, que el apartado 1 de la disposición final del propio Texto articulado, autoriza a desarrollar al Gobierno. Pendiente el desarrollo reglamentario y abierto el período de adecuación, se ha estimado necesario acometer ambas tareas en un mismo texto reglamentario, en el que, según la pauta acostumbrada se transcriben primero los artículos correspondientes del Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, haciendo constar, entre paréntesis, el número del artículo del texto articulado de dicha Ley, adaptándolos a la vigente Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, cuando es necesario, lo que es posible en virtud de la deslegalización operada por esta última Ley, y desarrollándolos a continuación en aquellos aspectos en que se ha estimado era menester la ulterior explicitación y precisión reglamentaria.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, previa aprobación del Ministro para las Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de febrero de 1994,

D I S P O N G O :

Artículo único.

Se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición transitoria única.

1. Los procedimientos sancionadores incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento que se aprueba por el presente Real Decreto, iniciados con anterioridad a su entrada en vigor, se resolverán de acuerdo con la normativa anterior.

2. El régimen de recursos será el establecido en el artículo 17 del Reglamento que se aprueba por el presente Real Decreto y en el capítulo II del Título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de la Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogados los artículos 276, 277, 278, 279 I y II, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287 y 289, todos ellos incluidos en el capítulo XVII del Código de la Circulación y cuantos preceptos se opongan a lo dispuesto en el Reglamento aprobado por el presente Real Decreto.

Disposición final única.

El presente Real Decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTO SANCIONADOR EN MATERIA DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

No se impondrá sanción alguna por infracciones a los preceptos de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a las normas previstas en el presente Reglamento. En todo aquello que no esté previsto en este Reglamento será de aplicación el procedimiento regulado en el Reglamento de procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto.

Artículo 2. *Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.*

1. Cuando en el procedimiento administrativo se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta penal perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal y proseguirá el procedimiento absteniéndose de dictar resolución mientras la autoridad judicial no pronuncie sentencia firme o dicte otra resolución que le ponga fin.

2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria de los inculpados, y una vez acordada la suspensión del procedimiento administrativo, se archivará este procedimiento sin declaración de responsabilidad. Si la sentencia fuera absolutoria o el procedimiento penal acabara por otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad y no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se dictará la resolución que corresponda en el procedimiento administrativo.

Artículo 3. *Incoación del procedimiento.*

El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticias de los hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos del Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o mediante denuncia formulada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y seguridad del tráfico. Asimismo se podrá incoar un procedimiento por la autoridad competente como consecuencia de denuncia formulada por cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos mencionados.

Artículo 4. *Denuncias de carácter obligatorio y voluntario.*

1. Los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial (artículo 75, apartado 2, del Texto articulado).

2. Cualquier persona podrá, igualmente, formular denuncias por hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o de sus Reglamentos.

Artículo 5. *Contenido de las denuncias.*

En las denuncias por hechos de circulación deberá constar: la identificación del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción, la identidad del denunciado, si fuere conocida, una relación circunstanciada del hecho, con expresión del lugar, fecha y hora y el nombre, profesión y domicilio del denunciante. Cuando éste sea un agente de la autoridad podrán sustituirse estos datos por su número de identificación (artículo 75, apartado 3, párrafos primero y segundo, del Texto articulado).

Artículo 6. *Requisitos de las denuncias de carácter obligatorio por hechos de circulación.*

Los correspondientes boletines de denuncia se extenderán por triplicado ejemplar. Uno de ellos quedará en poder del denunciante, el segundo se entregará al denunciado si fuera posible y el tercero se remitirá a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía correspondiente.

Los boletines serán firmados por el denunciante y el denunciado, sin que la firma de este último implique conformidad con los hechos que motivan la denuncia, sino únicamente con la recepción del ejemplar a él destinado. En el caso de que el denunciado se negase a firmar o no supiere hacerlo, el denunciante así lo hará constar.

Artículo 7. *Requisitos de las denuncias de carácter voluntario por hechos de circulación.*

a) La denuncia podrá formularse verbalmente ante los agentes de vigilancia del tráfico más próximos al lugar del hecho, o por escrito dirigido a la Jefatura de Tráfico o a la Alcaldía del lugar de la infracción, según ostente una u otra la competencia para instruir el expediente.

b) Se harán constar en la denuncia los datos y circunstancias que se consignan en el artículo 5 del presente Reglamento.

c) Si la denuncia se presentase ante los agentes de vigilancia del tráfico, se formalizará por ellos el reglamentario boletín de denuncia, en el que se hará constar, además de los requisitos consignados en el apartado anterior, si personalmente comprobó o no la infracción denunciada, así como el nombre y domicilio del particular denunciante, remitiendo el boletín a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía competente para su tramitación, sin perjuicio de entregar un duplicado al denunciado si fuere posible.

Artículo 8. *Requisitos de las denuncias por hechos ajenos a la circulación.*

1. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para la exacta descripción de los mismos (artículo 75, apartado 3, párrafo tercero, del Texto articulado).

2. En tales denuncias, se consignará el nombre, domicilio, profesión del denunciante y su firma.

Artículo 9. *Tramitación de denuncias.*

1. Recibida la denuncia en la Jefatura de Tráfico o Alcaldía, se procederá a la calificación de los hechos y graduación de la multa o a la verificación de la calificación y multa consignadas en la misma por el agente denunciante, impulsándose la ulterior tramitación o proponiéndose por el órgano instructor a la autoridad competente la correspondiente resolución que declare la inexistencia de infracción en los casos de que los hechos denunciados no fuesen constitutivos de la misma, o la improcedencia de imponer sanción, en los supuestos en que no pueda identificarse a su autor.

2. Sin perjuicio de que los órganos competentes puedan comprobar los hechos a que se refieran, en los casos en que puedan suponer un riesgo para la seguridad vial, las denuncias de carácter anónimo serán archivadas sin que deban efectuarse ulteriores trámites al respecto.

Artículo 10. *Notificación de denuncias.*

1. Como norma general, las denuncias de carácter obligatorio, formuladas por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, se notificarán en el acto a los denunciados, haciendo constar en las mismas los datos a que hace referencia el artículo 5 del Reglamento, así como que con ellas quedan incoados los correspondientes expedientes y, en su consecuencia, que disponen de un plazo de quince días para que aleguen cuanto consideren conveniente a su defensa y propongan las pruebas que estimen oportunas. Por razones justificadas que deberán constar en las propias denuncias, podrán notificárseles las mismas con posterioridad.

2. Las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad sin parar a los denunciados no serán válidas a menos que consten en las mismas y se les notifique las causas concretas y específicas por las que no fue posible detener el vehículo.

3. Será causa legal que justifique la notificación de la denuncia en momento posterior el hecho de formularse en momentos de gran intensidad de circulación o concurriendo factores meteorológicos adversos, obras u otras circunstancias en que la detención del vehículo también pueda originar un riesgo concreto.

Asimismo, la notificación de la denuncia podrá efectuarse en un momento posterior cuando la autoridad haya tenido conocimiento de los hechos a través de medios autorizados de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Procederá también la notificación de la denuncia en momento posterior a su formulación en los casos de vehículos estacionados cuando el conductor no esté presente.

Artículo 11. *Domicilio de notificaciones.*

1. A efectos de notificaciones, se considerará domicilio del conductor y del titular del vehículo aquel que los interesados hayan expresamente indicado y, en su defecto, el que figure en los Registros de Conductores e Infractores, y en el de vehículos, respectivamente (artículo 78, apartado 1, párrafo primero, del Texto articulado).

Tanto los titulares de vehículos como de permisos para conducir están obligados a comunicar los cambios de domicilio (artículo 78, apartado 1, párrafo segundo, del Texto articulado).

2. Las notificaciones de las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador, se cursarán al domicilio indicado en el anterior apartado de este artículo y se ajustarán el régimen y requisitos previstos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (artículo 78, apartado 2, del Texto articulado).

3. Las denuncias formuladas en materia de centros de formación de conductores y de conocimientos para conductores, se notificarán al domicilio que de dichos centros figure en los correspondientes Registros.

Artículo 12. *Instrucción del procedimiento.*

1. Los órganos competentes de las Jefaturas de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos serán los instructores del expediente y deberán notificar las denuncias, si no se hubiere hecho por el denunciante, al presunto infractor, concediéndole un plazo de quince días para que alegue cuanto considere conveniente a su defensa y proponga las pruebas que estime oportunas.

2. El abono del importe de la multa indicado en la notificación de la denuncia, tanto si es seña lado por el agente en el acto de la denuncia, como en la notificación enviada posteriormente por el instructor, implicará la terminación del procedimiento una vez concluido el trámite de alegaciones sin que el denunciado las haya formulado, finalizando el expediente, salvo que se acuerde la suspensión del permiso o licencia para conducir y sin perjuicio de la posibilidad de interponer el recurso correspondiente.

(Párrafo anulado)

Cuando se haya minorado la cuantía de la sanción pecuniaria por pago anticipado efectuado con anterioridad a la resolución que se dicte, no será posible aplicar a la cantidad resultante ninguna otra reducción basada en la realización de medidas reeducadoras. No obstante, la minoración de la sanción pecuniaria por pago anticipado será compatible con la reducción por el desarrollo de medidas reeducadoras de la sanción de suspensión de la autorización para conducir o con el fraccionamiento de esta última sanción.

3. De las alegaciones del denunciado salvo que no aporten datos nuevos o distintos de los inicialmente constatados por el denunciante, se dará traslado a éste, para que informe en el plazo máximo de quince días.

Artículo 13. *Período de prueba.*

1. Cuando fuera necesario para la averiguación y calificación de los hechos o para la determinación de las posibles responsabilidades, el instructor acordará la apertura de un período de prueba, por un plazo no superior a treinta días ni inferior a diez, a fin de que puedan practicarse cuantas sean adecuadas.

El instructor del procedimiento sólo podrá rechazar mediante resolución motivada las pruebas propuestas por los interesados, cuando sean improcedentes.

En los casos en que, a petición del interesado, deban efectuarse pruebas cuya realización implique gastos que no deba soportar la Administración, ésta podrá exigir el anticipo de los mismos, a reserva de la liquidación definitiva, una vez practicada la prueba. La liquidación de los gastos se practicará uniendo los comprobantes que acrediten la realidad y cuantía de los mismos.

2. Una vez concluida la instrucción del procedimiento y practicada la audiencia al interesado por el órgano correspondiente, salvo cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos y otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el interesado, el instructor elevará propuesta de resolución al órgano que tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

3. Cuando, por razón de la posible sanción de suspensión de la autorización administrativa para conducir, la Administración General del Estado deba conocer del expediente resuelto por las autoridades competentes de la Administración local o autonómica que hayan impuesto la sanción de multa correspondiente, estas autoridades, una vez que haya adquirido firmeza su resolución, remitirán el expediente a la autoridad competente de la Administración General del Estado. Esta última autoridad notificará la propuesta de resolución que contemple la suspensión del permiso o licencia de conducción que se pueda acordar y dará traslado ésta en trámite de audiencia, por 15 días, al interesado.

Artículo 14. *Presunción de veracidad de las denuncias efectuadas por los agentes de la autoridad.*

Las denuncias efectuadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico tendrán valor probatorio respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado y de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios denunciados.

Artículo 15.

1. Los Delegados o Subdelegados del Gobierno, en su caso, y los Alcaldes, dictarán resolución sancionadora o resolución que declare la inexistencia de responsabilidad por la infracción. Dicha resolución se dictará por escrito conforme previene el artículo 55.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, salvo que los órganos administrativos ejerzan su competencia de forma verbal, en cuyo caso el titular de la competencia deberá autorizar una relación de las que haya dictado de forma verbal con expresión de su contenido conforme previene el artículo 55.2 de la referida ley. La resolución habrá de notificarse en el plazo de

un año desde que se inició el procedimiento, deberá ser motivada y decidirá todas las cuestiones planteadas por los interesados y aquellas otras derivadas del procedimiento.

2. La resolución no podrá tener en cuenta hechos distintos de los determinados en la fase de instrucción del procedimiento, sin perjuicio de su diferente valoración jurídica.

3. Las autoridades que tengan atribuida la potestad sancionadora en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podrán delegar sus competencias en los Jefes Provinciales y Locales de Tráfico o en éstos y en los Subdelegados del Gobierno correspondientes cuando se trate del Delegado del Gobierno. La potestad sancionadora también podrá delegarse por los Alcaldes con arreglo a las normas por las que se rige la Administración local.

Artículo 16. *Caducidad.*

Si no hubiera recaído resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá la caducidad de éste y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar la resolución. Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal y cuando hubiera intervenido otra autoridad competente para imponer la sanción de multa y que haya de trasladar el expediente para substanciar la suspensión de la autorización administrativa para conducir a la Administración General del Estado, el plazo de caducidad se suspenderá y reanudará, por el tiempo que reste hasta un año, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial o administrativa correspondiente.

La interrupción de la caducidad se computará desde que se notifique la resolución al interesado y se reanudará cuando la resolución sea firme, bien porque la consienta el interesado, bien porque se resuelva el recurso interpuesto por éste.

Artículo 17. *Recursos.*

1. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores que sean competencia de los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas, podrá interponerse dentro del plazo de un mes recurso de alzada ante el Ministro del Interior. En igual plazo serán recurribles ante el Delegado del Gobierno correspondiente las sanciones impuestas por los Subdelegados del Gobierno.

La competencia para resolver el recurso de alzada previsto en el párrafo anterior podrá delegarse en el Director General de Tráfico.

Las resoluciones de los recursos de alzada serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en los términos previstos en su ley reguladora.

Transcurridos tres meses desde la interposición del recurso de alzada sin que recaiga resolución, se podrá entender desestimado, quedando expedita la vía contencioso administrativa.

2. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en la normativa correspondiente.

Artículo 18. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial será el de tres meses para las infracciones leves, seis meses para las infracciones graves, y un año para las infracciones muy graves y para las infracciones previstas en el artículo 67.2 de dicho texto articulado.

El plazo de prescripción se cuenta a partir del día en que los hechos se hubieran cometido. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practiquen con proyección externa a la dependencia en que se origine. También se interrumpe la prescripción por la notificación efectuada de acuerdo con lo establecido en el

artículo 78 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. La prescripción se reanuda si el procedimiento se paraliza durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

2. El plazo de prescripción de las sanciones será de un año, computado desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se imponga la correspondiente sanción.

Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si aquél está paralizado durante más de un mes por causa no imputable al infractor.

3. La prescripción se aplicará de oficio por los órganos competentes en las diversas fases de tramitación del expediente.

Artículo 19. *Anotación de las sanciones graves y muy graves.*

1. Una vez que adquieran firmeza las sanciones graves y muy graves, serán anotadas por la Jefatura de Tráfico en que se instruyó el expediente en el Registro de conductores e infractores y, cuando proceda, en los registros a que se refiere el artículo 5.h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Cuando dichas sanciones hayan sido impuestas por los Alcaldes o por las autoridades competentes de las comunidades autónomas, se comunicarán para su anotación a los registros referidos en el plazo de 15 días siguientes a su firmeza. Las anotaciones se cancelarán de oficio a efectos de antecedentes una vez transcurridos dos años desde su total cumplimiento o prescripción.

2. La anotación de las sanciones interesadas por las autoridades judiciales u otras autoridades administrativas se practicará por la Jefatura de Tráfico de su demarcación, salvo que se establezca un sistema informático por el que se pueda realizar directamente en los registros de la Dirección General de Tráfico.

3. En la anotación y en su petición habrá de constar el documento nacional de identidad del sancionado, precepto aplicado, naturaleza y duración de la sanción impuesta.

4. Los datos relativos a las sanciones anotadas en los Registros sólo se certificarán a petición del propio interesado, de las autoridades judiciales o de las administrativas con potestad sancionadora en materia de tráfico y transcurrido el plazo a que se refiere el número 1 de este artículo, únicamente se podrán utilizar por la Dirección General de Tráfico para fines estadísticos o de gestión reglamentaria.

Artículo 20. *Ejecución de las sanciones.*

1. No se podrá proceder a la ejecución de las sanciones previstas en el Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que no hayan adquirido firmeza en vía administrativa (artículo 83, apartado 1, del Texto articulado).

2. La suspensión de las autorizaciones reguladas en el Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial se llevará a efecto, una vez que adquiera firmeza la sanción impuesta, mediante orden cursada al infractor para que entregue el documento al agente de la autoridad que se le indique.

En caso de desobediencia a dicha orden, se pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial (artículo 83, apartado 2, del Texto articulado).

3. Con independencia de lo señalado en el número anterior, se tomará razón en los registros correspondientes del período de suspensión. El ejercicio de las actividades propias de la respectiva autorización durante dicho período, aunque se haga con el documento no entregado, será considerada, a todos los efectos, como infracción a lo dispuesto en el artículo 60 del Texto arti culado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (artículo 83, apartado 3, del Texto articulado).

Artículo 21. *Cobro de multas.*

1. Las multas deberán hacerse efectivas a los órganos de recaudación de la Administración gestora, directamente o a través de entidades de depósitos, dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha de su firmeza (artículo 84, apartado 1, del Texto articulado).

2. Vencido el plazo de ingreso establecido en el apartado anterior sin que se hubiese satisfecho la multa, su exacción se llevará a cabo por el procedimiento de apremio. A tal efecto, será título ejecutivo la certificación de descubierto expedida por el órgano competente de la Administración gestora (artículo 84, apartado 2, del Texto articulado).

3. Cuando las sanciones hayan sido impuestas por la Administración General del Estado, los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en el Reglamento General de Recaudación y demás normas de aplicación. En los demás casos, serán los establecidos en la legislación aplicable por las autoridades que las hayan impuesto (artículo 84, apartado 3, del Texto articulado).

4. Los actos de gestión recaudatoria en vía de apremio dictados por los órganos de la Administración General del Estado respecto de las multas impuestas en aplicación del Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial serán impugnables en vía económico-administrativa (artículo 84, apartado 4, del Texto articulado).

§ 16

Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre, por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 285, de 25 de noviembre de 2010
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2010-18102

La Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, ha venido a consagrar la relación con las Administraciones Públicas por medios electrónicos como un derecho de los ciudadanos y como una obligación correlativa para dichas Administraciones.

La citada Ley, en su artículo 12, establece que la publicación de actos y comunicaciones que, por disposición legal o reglamentaria, deban publicarse en tablón de anuncios o edictos, podrá ser sustituida o complementada por su publicación en la sede electrónica del organismo correspondiente. La sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ha sido aprobada mediante Resolución de la Dirección General de Tráfico de 11 de marzo de 2010.

En este contexto, la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora, crea el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, en formato digital, que se constituye en un tablón de anuncios o edictos, conforme se establece en el citado artículo 12 de la Ley 11/2007, de 22 de junio.

La notificación a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico será única, de manera que todas las notificaciones a que den lugar los procedimientos sancionadores en materia de tráfico, en el caso de que no hayan podido ser notificadas al interesado en su domicilio o en su Dirección Electrónica Vial, tendrán que publicarse en dicho Tablón y sustituirá a la notificación mediante edictos que actualmente se lleva a cabo por medio de anuncios en el tablón de edictos del Ayuntamiento, en el «Boletín Oficial del Estado», de la Comunidad Autónoma o de la Provincia, conforme a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Además, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 78 de dicho texto articulado, el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico será gestionado por la Dirección General de Tráfico y la práctica de la notificación en el mismo se efectuará en los términos que se determinen por orden del Ministro del Interior.

Esta previsión debe tener efecto desde el día 25 de noviembre de 2010, según se establece en la disposición final séptima de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, fecha a partir de la cual todas las notificaciones del procedimiento sancionador en materia de tráfico

que no se hayan podido practicar en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado, se publicarán en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

El objetivo principal de esta orden es dar cumplimiento a ese mandato legal estableciendo el funcionamiento, la gestión y la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, con pleno sometimiento a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y conforme a los requisitos exigidos por la Ley 11/2007, de 22 de junio, dotándolo de plena autenticidad y validez jurídica.

De su contenido cabe destacar el carácter universal y gratuito de la consulta al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, que será libremente accesible a través de Internet a todos los ciudadanos conforme al principio de igualdad consagrado en el articulo 4.b) de la citada Ley 11/2007, de 22 de junio, de manera que ningún ciudadano pueda sentirse discriminado por el hecho de no disponer de los medios electrónicos necesarios.

Se establecen, para ello, puntos de acceso en oficinas públicas, modalidades varias de apoyo y asistencia a la búsqueda de documentos, así como, en todo caso, la posibilidad, al alcance de todo ciudadano, de obtener una copia impresa en papel de los edictos que se hayan publicado en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

La presente orden ha sido informada favorablemente por la Comisión Ministerial de Administración Electrónica conforme a lo dispuesto en el párrafo l) del apartado segundo de la Orden INT/3192/2008, de 4 de noviembre, por la que se regula la composición y funciones de la citada Comisión.

Asimismo, ha sido informada por la Agencia Española de Protección de Datos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5.b) del Estatuto de la citada Agencia, aprobado por Real Decreto 428/1993, de 26 de marzo.

En su virtud, con la aprobación previa de la Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

1. La presente orden tiene por objeto regular el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico como medio oficial de publicación a través de edictos de las notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador como consecuencia de la comisión de infracciones a la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que no se hayan podido practicar en la Dirección Electrónica Vial, en las equivalentes de las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico, o en el domicilio del interesado, para cuya sanción sean competentes:

a) Los Jefes Provinciales y Locales de Tráfico.

b) Los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico.

c) Los Alcaldes.

2. Asimismo, se publicarán en él las notificaciones de las resoluciones de los recursos administrativos interpuestos contra las resoluciones sancionadoras a que se refiere el apartado anterior, con independencia de cuál sea la autoridad sancionadora competente.

3. La publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico tendrá la consideración de oficial y auténtica, con arreglo a las normas y condiciones que se establecen en la presente orden.

Artículo 2. *Características del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.*

1. El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico será de formato digital y se ajustará a las especificaciones que se establecen en esta orden, así como a las condiciones establecidas en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, y en su normativa de desarrollo.

2. Se publicará en la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico siendo accesible en dicha sede las veinticuatro horas del día, todos los días del año, salvo que resulte imposible por circunstancias extraordinarias de carácter técnico.

3. La publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, respetará los principios de accesibilidad y facilidad de uso, de acuerdo con las normas establecidas al respecto,

utilizará estándares abiertos y, en su caso, aquellos otros que sean de uso generalizado por los ciudadanos, con una constante adaptación al progreso tecnológico.

En particular, tendrá las condiciones de accesibilidad que faciliten su consulta por las personas con discapacidad o de edad avanzada, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1494/2007, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

Artículo 3. *Garantías del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.*

1. La Dirección General de Tráfico como órgano gestor del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico será responsable de:

a) Garantizar la autenticidad e integridad de su contenido y de los edictos que en él se publiquen mediante el empleo de los sistemas de firma electrónica relacionados en los artículos 18 y 19 de la Ley 11/2007, de 22 de junio.

A tal efecto, en la Dirección General de Tráfico existirán los registros de firmas electrónicas de los organismos emisores facultados para firmar la solicitud de publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

b) Velar para que reúna las condiciones de accesibilidad necesarias para su consulta por las personas con discapacidad o de edad avanzada y su permanente adaptación al progreso tecnológico.

c) Garantizar, mediante el empleo de los medios técnicos adecuados, la generación del código seguro de verificación que garantice la integridad del edicto publicado.

d) Garantizar a través de redes públicas de telecomunicación, el acceso universal y gratuito al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, con respeto a las previsiones de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, e implantar en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico las medidas de seguridad establecidas en la citada Ley Orgánica y su normativa de desarrollo.

e) Publicar en la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico las prácticas y procedimientos necesarios para la efectividad de lo previsto en este artículo.

2. Los ciudadanos podrán verificar el cumplimiento de estas exigencias mediante aplicaciones estándar o, en su caso, mediante las herramientas informáticas que proporcione la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 4. *Acceso de los ciudadanos al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.*

1. Los ciudadanos tendrán acceso libre y gratuito al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, sin necesidad de utilizar ningún mecanismo de identificación y autenticación.

2. La Dirección General de Tráfico ofrecerá en la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico un sistema de búsqueda avanzado que permitirá a los ciudadanos localizar si tienen edictos publicados en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, así como su recuperación e impresión, tanto de los que se encuentren dentro del plazo de publicación como de aquéllos en los que dicho plazo haya concluido. Dicho sistema de búsqueda avanzado contará con los mecanismos necesarios para evitar la indexación y recuperación automática de publicaciones a través de motores de búsqueda desde Internet.

La conservación y almacenamiento de la información obtenida como consecuencia de la consulta del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, únicamente le estará permitida al propio interesado, a la persona a la que éste hubiera autorizado y a las Administraciones Públicas que por Ley lo tengan autorizado, resultando en los restantes casos contraria a lo dispuesto en el artículo 7.5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre.

3. En las oficinas de información y atención al ciudadano de la Administración General del Estado, así como en las equivalentes de la Administración Local de los organismos que envíen edictos para su publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, se facilitará la consulta pública y gratuita a éste. Con ese fin, en cada una de ellas existirá, al menos, un terminal informático a través del cuál se podrán realizar búsquedas en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico. Dichas oficinas deberán facilitar a las personas que lo soliciten una copia impresa de los edictos que requieran.

Artículo 5. *Lista de excluidos.*

1. Los ciudadanos que no deseen que sus datos de carácter personal incluidos en los edictos publicados puedan ser visualizados por cualquier usuario que acceda al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, podrán solicitar el alta en el servicio «lista de excluidos».

2. El alta en el servicio «lista de excluidos» supondrá que los datos personales contenidos en los edictos publicados en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, sólo podrán ser visualizados por el propio interesado y por las personas a las cuáles éste haya autorizado, sin que por ello se vea afectada la autenticidad y validez del edicto original.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Defensor del Pueblo, el Ministerio Fiscal, la Agencia Estatal de Administración Tributaria o los órganos equivalentes de la Administración Autonómica o Local, los Jueces y Tribunales, así como el organismo emisor del edicto, podrán acceder a los datos de carácter personal contenidos en los edictos de los ciudadanos que estén dados de alta en la «lista de excluidos».

4. El alta y la baja en el servicio se solicitará a través de la aplicación informática que la Dirección General de Tráfico pondrá a disposición de los ciudadanos en la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, surtirá efectos desde las veinticuatro horas siguientes a la solicitud y afectará a todos los edictos publicados en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, tanto si se encuentran en estado vigente como si están en estado no vigente.

5. Para solicitar el alta o la baja en el servicio, así como para poder visualizar los datos de carácter personal contenidos en los edictos de aquellos ciudadanos que estén dados de alta en la «lista de excluidos», se exigirá identificación y autenticación mediante los sistemas de firma electrónica relacionados en el artículo 13.2.a) y b) de la Ley 11/2007, de 22 de junio.

Artículo 6. *Características de los edictos.*

1. En la cabecera de cada edicto, así como en la de cada una de sus páginas, figurará:

a) El escudo de España.
b) La denominación «Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico».
c) El logo del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.
d) El número del organismo emisor.
e) La fecha de publicación.
f) El número de página.

2. Al inicio del edicto figurará, además, la identificación del organismo emisor y, opcionalmente, su escudo.

3. En el pie de cada página del edicto, se incluirá la dirección de la sede electrónica, la denominación «Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico», así como el logo de la Dirección General de Tráfico.

4. En todas las páginas de cada edicto que se publique se incluirá el código seguro de verificación que permita contrastar su autenticidad.

5. La fecha de publicación de cada edicto será la que figure en la cabecera y en cada una de las páginas del edicto que se inserte.

6. Todos los edictos figurarán numerados de manera correlativa por cada organismo que solicite la publicación y año.

Artículo 7. *Competencias para la inserción de edictos.*

Corresponde a la Dirección General de Tráfico la ordenación y control de la inserción de los edictos en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, tanto de los propios como de los de las otras Administraciones con competencia sancionadora en materia de tráfico, velando por el cumplimiento de los requisitos formales necesarios en cada caso, sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional primera.

Artículo 8. *Solicitud de publicación.*

1. La Dirección General de Tráfico habilitará un sistema que recibirá por medios electrónicos las solicitudes de publicación de los emisores autorizados, proporcionando las

garantías establecidas en el artículo 31 del Real Decreto 3/2010, de 8 de enero, por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad en el ámbito de la Administración Electrónica.

Para el intercambio electrónico de información a través de este sistema con los organismos públicos emisores de edictos, se emplearán los sistemas de firma electrónica relacionados en los artículos 18 y 19 de la Ley 11/2007, de 22 de junio.

2. A la solicitud, que deberá ser remitida con una antelación mínima de dos días hábiles a la fecha de publicación, se acompañará el texto del edicto en formato electrónico, de acuerdo con las garantías, especificaciones y modelos que se establezcan en el referido sistema informático.

3. Cuando el organismo emisor tenga su sede en el territorio de una Comunidad Autónoma con lengua cooficial propia, deberá enviar el edicto para su publicación en castellano y, además, podrá enviarlo en la lengua cooficial propia. En este caso, la publicación se hará en ambas lenguas. En caso de discrepancia prevalecerá el texto que determine el organismo emisor.

4. El organismo emisor que haya solicitado la publicación del edicto será el responsable de su contenido. La Dirección General de Tráfico mantendrá un registro de los organismos que envíen edictos para su publicación y en la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico estará disponible un directorio actualizado de los mismos.

5. El intercambio de información y servicios entre el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico y los organismos emisores deberá realizarse preferentemente a través de la Red de comunicaciones de las Administraciones Públicas españolas, salvo imposibilidad técnica, de acuerdo con lo señalado por el artículo 13 del Real Decreto 4/2010, de 8 de enero, por el que se regula el Esquema Nacional de Interoperabilidad en el ámbito de la Administración Electrónica.

Artículo 9. *Publicación de los edictos.*

1. Los originales de los edictos remitidos para su publicación serán custodiados en los mismos términos en que estén redactados y autorizados, sin que puedan modificarse.

2. Por cada edicto que se reciba para su publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico se compondrá, a partir del original, un edicto único que contendrá todos los datos sin aplicar la lista de excluidos. En el caso de que el organismo emisor lo haya enviado, además de en castellano, en la lengua cooficial propia, se compondrá el edicto único en ambas lenguas.

Ambos documentos tendrán carácter reservado, serán generados y custodiados según lo establecido en el artículo 32 del Real Decreto 3/2010, de 8 de enero, y no podrá facilitarse información acerca de ellos, excepto al Defensor del Pueblo, al Ministerio Fiscal, a la Agencia Estatal de Administración Tributaria o a los órganos equivalentes de la Administración Autonómica o Local, a los Jueces y Tribunales, así como al organismo emisor.

3. La Dirección General de Tráfico pondrá a disposición de los organismos emisores los mecanismos necesarios para que puedan consultar, en todo momento, el estado en que se encuentran los edictos que hayan enviado para su publicación.

Asimismo, pondrá a disposición de los órganos de fiscalización y control mecanismos que les permitan acceder en cualquier momento al contenido de los edictos originales, así como verificar su origen y autenticidad.

4. La corrección de los errores existentes en los edictos publicados se podrá realizar a petición de quien hubiera solicitado la publicación y por el mismo procedimiento previsto para ésta, o de oficio por la Dirección General de Tráfico cuando sea resultado de algún error de composición, transcripción o grabación, siempre que suponga una alteración o modificación de su contenido de manera que pueda suscitar dudas.

5. La publicación de los edictos en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico se efectuará sin contraprestación económica por parte de la Administración que la haya solicitado.

Artículo 10. *Plazo de publicación de los edictos.*

1. La Dirección General de Tráfico mantendrá expuesto el edicto en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico en estado vigente, durante un plazo de veinte días naturales.

2. Si durante el plazo de publicación del edicto el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico estuviera inaccesible para los ciudadanos por cuestiones extraordinarias de carácter técnico del propio Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, dicho plazo se prorrogará automáticamente por un plazo igual al de los días que haya estado inaccesible. A estos efectos, sólo se considerará que el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico ha estado inaccesible si el problema técnico se ha mantenido durante días completos.

3. En especial, a los efectos del cómputo de los plazos que corresponda, se establecerá el mecanismo que garantice la constatación de la fecha y la hora de la publicación del edicto. La sincronización de la fecha y de la hora se realizará de acuerdo con lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 4/2010, de 8 de enero.

4. Finalizado el plazo de publicación o el período de vigencia, la notificación se tendrá por practicada y podrá continuarse el procedimiento. No obstante, el edicto seguirá estando accesible durante un año en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico en estado no vigente. Una vez transcurrido este plazo, sólo tendrán acceso al mismo el propio interesado o su representante, el Defensor del Pueblo, el Ministerio Fiscal, la Agencia Estatal de Administración Tributaria o los órganos equivalentes de la Administración Autonómica o Local, y los Jueces y Tribunales.

Artículo 11. *Diligencia de acreditación de publicación.*

La Dirección General de Tráfico, una vez finalizado el plazo de publicación del edicto en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, enviará por medios electrónicos al organismo emisor, o pondrá a su disposición en la sede electrónica los mecanismos de carácter informático necesarios para obtenerla, una diligencia acreditativa de la publicación firmada electrónicamente, en la que figurarán los datos del edicto y las fechas en que ha permanecido expuesto en estado vigente.

Disposición adicional primera. *Interoperabilidad con los Tablones Edictales de las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico.*

En el supuesto de que las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional quinta de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, creen sus propios Tablones Edictales, en los cuales podrán efectuar las publicaciones de las notificaciones sancionadoras propias, así como las de las Administraciones Locales pertenecientes a sus ámbitos territoriales con las que hayan suscrito el correspondiente convenio de colaboración, estos Tablones y el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico deberán interoperar entre sí para permitir que el ciudadano, a través de un único acceso, pueda tener conocimiento de la publicación de cualquier notificación de un procedimiento sancionador que se esté tramitando contra él.

Disposición adicional segunda. *Protección de datos de carácter personal.*

1. El funcionamiento, la gestión y la publicación de edictos en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico se realizará conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, en el Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su reglamento de desarrollo, así como en el resto de la normativa que le sea de aplicación.

2. A los efectos de lo dispuesto en la mencionada normativa, la Dirección General de Tráfico, a la que corresponde la gestión del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, tendrá la condición de responsable del fichero.

Las Administraciones con competencias ejecutivas en materia de tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial a las que se refiere el artículo 1.1 de esta orden distintas a la Dirección General de Tráfico tendrán, conforme a la citada normativa, la condición de responsables del tratamiento respecto de los datos correspondientes a los edictos cuya publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, sea ordenada por aquéllas.

La Dirección General de Tráfico será igualmente responsable del tratamiento en relación con los edictos relacionados correspondientes a los procedimientos sancionadores cuya resolución sea competencia de los Jefes Provinciales y Locales de Tráfico.

3. Los responsables del tratamiento serán responsables del cumplimiento de los principios de protección de datos respecto de los edictos cuya publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, ordenen.

En particular, en el ámbito de sus respectivas competencias corresponde a los responsables del tratamiento determinar el uso y contenido de los datos de carácter personal publicados en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, así como la posibilidad de su bloqueo cuando hayan dejado de ser necesarios o pertinentes para la finalidad para la cual hubiera sido efectuada dicha publicación con anterioridad al plazo máximo de conservación de los edictos en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, al que se refiere el artículo10.4 de esta orden.

Disposición adicional tercera. *Accesibilidad.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta orden se garantizará el acceso de los ciudadanos al conocimiento de los actos administrativos del procedimiento sancionador en materia de tráfico que les afecten, en los términos previstos en la normativa vigente al efecto.

Disposición transitoria única. *Publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico de las notificaciones por las Administraciones Locales.*

La implantación efectiva de la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico de las notificaciones que no se hayan podido practicar en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado, por parte de las Administraciones Locales con competencia sancionadora en materia de tráfico, se podrá realizar de forma progresiva en función de la disponibilidad de los medios técnicos necesarios para ello.

En todo caso, éstas vendrán obligadas a efectuar la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico de dichas notificaciones a partir del 25 de mayo de 2012.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente orden.

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Por Resolución del Director General de Tráfico publicada en el «Boletín Oficial del Estado» se informará de la fecha en que cada Administración Local se ha incorporado a la publicación de las notificaciones en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

Disposición final tercera. *Modificación de la Orden INT/3764/2004, de 11 de noviembre, por la que se adecuan los ficheros informáticos del Ministerio del Interior que contienen datos de carácter personal a la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal y se crean nuevos ficheros cuya gestión corresponde a dicho Ministerio.*

En el apartado «Dirección General de Tráfico» del anexo I de la Orden INT/3764/2004, de 11 de noviembre, por la que se adecuan los ficheros informáticos del Ministerio del Interior que contienen datos de carácter personal a la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y se crean nuevos ficheros cuya gestión corresponde a dicho Ministerio, se incluyen los siguientes ficheros:

1. 89 tris. Nombre del fichero: Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

a) Finalidad del fichero: Gestionar el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

b) Usos previstos: Gestión administrativa de la publicación a través de edictos de las notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador como consecuencia de la comisión de infracciones a la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y

seguridad vial, que no se hayan podido practicar en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado, con independencia de cuál sea la autoridad sancionadora competente.

c) Personas o colectivos de los que se obtienen los datos o que resulten obligados a suministrarlos: Organismos emisores autorizados para solicitar la publicación a través de edictos en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico de las notificaciones que no se hayan podido practicar en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado.

d) Procedimiento de recogida de los datos: Aplicaciones informáticas establecidas al efecto.

e) Estructura básica del fichero y descripción de los datos recogidos: Contiene datos de los organismos emisores autorizados para solicitar la publicación a través de edictos de las notificaciones: nombre, apellidos, DNI o NIE, clave pública de la firma electrónica; así como los datos de las personas a las que se notifica mediante los edictos: nombre, apellidos o denominación social, DNI, NIE o CIF.

f) Sistema de tratamiento: Automatizado.

g) Cesiones de datos previstas: Defensor del Pueblo, Ministerio Fiscal, Agencia Estatal de Administración Tributaria, Jueces y Tribunales.

h) Transferencias internacionales previstas a terceros países: No se prevén.

i) Órgano responsable del fichero: Dirección General de Tráfico.

j) Órgano ante el que pueden ejercitarse los derechos de rectificación, cancelación y oposición: Dirección General de Tráfico,calle Josefa Valcárcel 44, 28071 Madrid.

k) Medidas de seguridad: Nivel medio.

2. 89 quáter. Nombre del fichero: Lista de excluidos del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

a) Finalidad del fichero: Gestionar el servicio «lista de excluidos» del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

b) Usos previstos: Gestión administrativa de los datos personales de quienes soliciten el alta o la baja en el servicio «lista de excluidos» para impedir que puedan ser visualizados por cualquier persona que acceda a los edictos publicados en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

c) Personas o colectivos de los que se obtienen los datos o que resulten obligados a suministrarlos: Aquellas que soliciten el alta o la baja en el servicio «lista de excluidos» para que sus datos personales contenidos en los edictos publicados en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico no puedan ser visualizados más que por ellos mismos y por las personas a las cuáles haya autorizado.

d) Procedimiento de recogida de los datos: Aplicaciones informáticas establecidas al efecto.

e) Estructura básica del fichero y descripción de los datos recogidos: Contiene datos de las personas que han solicitado el alta en el servicio «lista de excluidos»: nombre, apellidos, DNI o NIE, domicilio, clave pública de la firma electrónica.

f) Sistema de tratamiento: Automatizado.

g) Cesiones de datos previstas: Ninguna.

h) Transferencias internacionales previstas a terceros países: No se prevén.

i) Órgano responsable del fichero: Dirección General de Tráfico.

j) Órgano ante el que pueden ejercitarse los derechos de rectificación, cancelación y oposición: Dirección General de Tráfico, calleJosefa Valcárcel, 44, 28071 Madrid.

k) Medidas de seguridad: Nivel medio.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 17

Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 304, de 15 de diciembre de 2010
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2010-19282

La utilización cada vez mayor de dispositivos automáticos de vigilancia y control del tráfico sin que tenga lugar la detención del vehículo provoca la necesidad de notificar el inicio del expediente sancionador en un momento posterior a la comisión del hecho.

En estas circunstancias, el primer conocimiento de la infracción se produce por la notificación que la Administración realiza al titular del vehículo detectado, quien debe identificar y comunicar a aquélla los datos del conductor que hacía uso del vehículo en el momento de la comisión del hecho. La Administración notificará entonces el inicio del expediente sancionador al conductor así identificado por el titular.

Cada vez es más frecuente que el titular del vehículo y el conductor del mismo no coincidan, debido fundamentalmente a que casi la mitad de los vehículos se matriculan a nombre de personas jurídicas. Además, se añade la circunstancia de que va aumentando de forma progresiva la utilización de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo.

Estos nuevos modelos de relaciones jurídico-económicas que se instauran en los vehículos provocan la apertura de una fase más de notificaciones en el procedimiento sancionador, toda vez que el titular-propietario del vehículo debe identificar a la empresa arrendataria para que ésta a su vez identifique al conductor. El resultado final es que el infractor no tiene conocimiento del inicio del expediente sancionador hasta varios meses después de la comisión del hecho.

Con objeto de evitar las importantes disfunciones expuestas en el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de tráfico, la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora, introdujo el artículo 9 bis, sobre obligaciones del titular del vehículo y del conductor.

Por una parte, en su apartado segundo se contempla la posibilidad de que el titular del vehículo pueda comunicar al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico el conductor que, de un modo habitual, hace uso del mismo, en los términos que se determine por Orden del Ministro del Interior, quedando en ese caso exonerado de las obligaciones que le corresponde como titular, que se trasladarán al conductor habitual.

Y, por otra parte, en el apartado cuarto se establece la obligación para los titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo de comunicar el arrendatario al citado Registro, en los términos que se determinen mediante la correspondiente Orden Ministerial.

De este modo, las Administraciones se dirigirán directamente contra quien es el usuario habitual del vehículo y no meramente contra su titular-propietario, evitando practicar notificaciones innecesarias.

En cumplimiento de lo previsto en los apartados segundo y cuarto del citado artículo 9 bis, se procede a dictar la presente orden para regular los términos de las comunicaciones del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

Esta norma se ha sometido a informe del Consejo Superior de Seguridad Vial, de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo e) del apartado segundo del artículo 5, del Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula su organización y funcionamiento.

En su virtud, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

1. La presente orden tiene por objeto regular los términos en los que el titular de un vehículo o, en su caso, el arrendatario a largo plazo, podrá comunicar al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico el conductor habitual.

2. Asimismo, tiene por objeto establecer los términos en los que los titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo deberán comunicar los datos del arrendatario al citado Registro.

A los efectos previstos en esta orden, se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un periodo de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing.

Artículo 2. *Comunicación del conductor habitual.*

1. El titular del vehículo o, en su caso, el arrendatario a largo plazo, podrá comunicar al Registro de Vehículos para su inscripción, los siguientes datos del conductor habitual del vehículo:

a) Nombre y apellidos.
b) NIF o NIE.
c) Domicilio o Dirección Electrónica Vial.
d) Hora y fecha de efecto del alta.

2. El titular del vehículo o, en su caso, el arrendatario a largo plazo, podrá comunicar al Registro de Vehículos para su inscripción la baja del conductor habitual, debiéndose hacer constar la hora y fecha en que ésta se produce.

3. Para proceder a la inscripción de un conductor habitual en el Registro de Vehículos, la persona física que haya sido designada deberá haber consentido de modo fehaciente. Para la prestación de este consentimiento puede utilizarse el modelo que figura en el anexo de la presente orden.

El documento en el que conste el consentimiento se custodiará por el titular o el arrendatario, en su caso, y se deberá entregar siempre que le sea requerido por la Administración.

Artículo 3. *Comunicación del arrendatario a largo plazo.*

1. El titular del vehículo deberá comunicar al Registro del Vehículos para su inscripción los siguientes datos del arrendatario a largo plazo:

a) Nombre y apellidos o denominación social.
b) NIF, NIE o CIF.
c) Domicilio o Dirección Electrónica Vial.
d) Hora y fecha de efecto del alta.

2. Con carácter previo a la inscripción del arrendatario a largo plazo en el Registro de Vehículos se le asignará una Dirección Electrónica Vial, salvo que sea una persona física, en cuyo caso se le asignará cuando así lo solicite voluntariamente.

3. El titular del vehículo deberá comunicar al Registro de Vehículos la baja de la persona inscrita como arrendataria a largo plazo, debiéndose hacer constar la hora y fecha en que la baja se produce.

Artículo 4. *Forma de realizar las comunicaciones.*

1. Las comunicaciones de los datos que se regulan en los artículos 2 y 3 se efectuarán de forma telemática a través de la página web de la Dirección General de Tráfico: www.dgt.es.

2. No obstante, cuando el titular del vehículo o el arrendatario a largo plazo sea una persona física podrá comunicar dichos datos mediante escrito dirigido a la Dirección General de Tráfico, que podrá presentar en cualquiera de los registros a los que se hace referencia en el artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición transitoria única. *Vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo vigentes en la fecha de entrada en vigor de la orden.*

Los titulares de vehículos cedidos en régimen de arrendamiento a largo plazo cuyos contratos estén vigentes en la fecha de entrada en vigor de la orden, dispondrán de un plazo de seis meses para comunicar al Registro de Vehículos los datos del arrendatario que se indican en el artículo 3 de esta orden. Para la inclusión de los datos del arrendatario en el Registro de Vehículos no será obligatoria la asignación de una Dirección Electrónica Vial.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente orden.

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Modelo para prestar el consentimiento como conductor habitual

D/Dña. ……....., con NIF o NIE ……....., domicilio en c/.....……, número ……., municipio ……....., provincia ……..... o Dirección Electrónica Vial ....., expresa su consentimiento para el alta en su inscripción como conductor habitual del vehículo matrícula .....……, en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 bis del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

(Lugar, fecha y firma)

§ 18

Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 126, de 26 de mayo de 2007
Última modificación: 12 de enero de 2015
Referencia: BOE-A-2007-10557

Por Real Decreto 2242/1996, de 18 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85, se han regulado algunos aspectos en materia de tiempos de conducción y descanso y uso del tacógrafo, respecto de los cuales los reglamentos comunitarios referidos permitían su concreción a los Estados miembros.

La aprobación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, ha introducido modificaciones en el derecho comunitario sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, al tiempo que reduce las facultades de los Estados miembros para concretar algunos aspectos en el ámbito de su territorio. En relación con este extremo, y de conformidad con el nuevo reglamento comunitario, los Estados miembros pueden prever pausas y períodos de descanso mínimos más largos o tiempos máximos de conducción más cortos que los fijados en los artículos 6 a 9 (artículo 11), así como establecer excepciones a lo previsto en el reglamento en relación con los transportes a los que se refiere el artículo 13, apartados 1 y 3. Por lo que respecta al Reglamento 3821/85, los Estados miembros pueden dispensar de la aplicación de sus normas a los vehículos a los que se refieren los apartados 1 y 3 del artículo 13 del Reglamento 561/2006.

La Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, prescribe la instalación y utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos a motor. En el proceso de homologación de dichos dispositivos por los fabricantes de vehículos, según la Directiva 92/24/CEE, de 31 de marzo de 1992, el funcionamiento del dispositivo depende en muchos casos de la señal de velocidad que recibe del tacógrafo, razón por la cual la instalación y el calibrado del tacógrafo son fundamentales para el correcto funcionamiento del dispositivo de limitación de velocidad.

Todo ello justifica la aprobación de este real decreto, que se dicta con el fin de conseguir la debida armonización de nuestra legislación con el derecho comunitario actualmente en vigor, constituido por los señalados Reglamentos números 3821/85 y 561/2006, sin perjuicio

de que éstos obliguen en todos sus elementos y sean directamente aplicables en España, así como de concretar aquellos aspectos en los que se ha dejado a los Estados miembros la facultad de decisión, cuando así se ha estimado necesario o conveniente.

Por otro lado, por razones de claridad y simplicidad se han recogido en un texto único tanto las disposiciones relativas a los tiempos de conducción y descanso, como las referentes al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y de los Ministros del Interior, de Trabajo y Asuntos Sociales y de Industria, Turismo y Comercio, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de mayo de 2007,

D I S P O N G O :

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer excepciones al cumplimiento de las normas relativas a la instalación y uso del tacógrafo y a los tiempos de conducción y descanso, de conformidad con el artículo 3.2 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985 y con el artículo 13.1 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006.

Artículo 2. *Excepciones.*

En uso de la habilitación contenida en los artículos 3.2 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 y 13.1 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, además de en los transportes enumerados en el artículo 3 de este último Reglamento, no será obligatorio el cumplimiento de las obligaciones impuestas en los referidos Reglamentos en relación con la instalación y uso del tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso de los conductores, durante la realización de los siguientes transportes:

a) Transportes oficiales, definidos en el artículo 105 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

b) Transportes que tengan por objeto la recogida y entrega de envíos postales en el marco del servicio postal universal por proveedores de dicho servicio, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo, y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor, cuya categoría profesional habrá de ser la correspondiente a quienes se encargan de la recogida y reparto de la correspondencia postal.

c) Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de los servicios de alcantarillado, protección contra las inundaciones, abastecimiento de agua, mantenimiento de las redes de gas y electricidad, mantenimiento y conservación de carreteras, recogida de basura a domicilio, telégrafos y teléfonos, teledifusión y radiodifusión y detección de receptores y transmisores de radio y televisión.

d) Transportes realizados para la eliminación de residuos de carácter urbano íntegramente comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

e) Transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.

f) Transportes de carácter privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales en el desarrollo de una actividad agrícola o forestal, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

g) Transportes de recogida de leche en las granjas o que tengan por objeto llevar a éstas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado, siempre

que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

h) Transporte de animales vivos entre granjas y mercados locales, entre mercados y mataderos locales o entre granjas y matadero locales, siempre que la distancia en línea recta entre origen y destino del transporte no sea superior a 50 kilómetros.

i) Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

j) Traslado de exposiciones móviles instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello y cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando el vehículo se encuentre estacionado.

k) Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.

l) Transportes realizados en el desarrollo de cursos destinados al aprendizaje de la conducción o a la obtención del permiso de conducir o del certificado de aptitud profesional de los conductores mediante la utilización de vehículos especialmente equipados para ello, sin perjuicio de lo establecido en el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores y en el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

m) Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

n) Transportes de carácter privado complementario cuyo objeto sea el traslado del material, equipo o maquinaria utilizado por el conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor.

o) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.

p) Transportes íntegramente desarrollados en islas cuya superficie no supere los 250 kilómetros cuadrados, siempre que éstas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.

Las excepciones contempladas en este artículo se extenderán a los recorridos en vacío que los vehículos hayan de realizar necesariamente como antecedente o consecuencia de la realización de uno de los transportes a los que dichas excepciones se encuentran referidas.

Artículo 3. *Vehículos con dispositivo de limitación de velocidad.*

En uso de la habilitación contenida en el artículo 3.4 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, las excepciones señaladas en el artículo anterior, así como las contempladas en el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, no afectarán al cumplimiento de las obligaciones señaladas en la reglamentación vigente en materia de instalación y revisión periódica del tacógrafo en el caso de los vehículos que se encuentren obligados a instalar y utilizar dispositivos de limitación de velocidad, de conformidad con el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, cuando la señal de velocidad de dichos dispositivos proceda del tacógrafo.

Disposición adicional única. *Tiempos de trabajo en las normas laborales.*

Lo dispuesto en la normativa sobre tiempos de conducción, interrupción y descanso se cumplirá sin perjuicio de la aplicación, respecto a los conductores asalariados y a efectos laborales, de lo previsto sobre tiempos de trabajo en la normativa laboral.

Disposición transitoria única. *Aplicación en las islas que superen 1.500 kilómetros cuadrados.*

A los transportes desarrollados íntegramente en islas cuya superficie supere los 1.500 kilómetros cuadrados, excepto en la isla de Mallorca, no les serán de aplicación las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso de tacógrafo en el transporte por carretera hasta el 1 de enero de 2010.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 2242/1996, de 18 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar, conjunta o separadamente con los Ministros del Interior, de Trabajo y Asuntos Sociales y de Industria, Turismo y Comercio, las disposiciones que sean precisas para la aplicación de este real decreto.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.º de la Constitución, que atribuye al Estado competencia sobre los transportes terrestres que discurran por más de una comunidad autónoma y sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final tercera. *Desarrollo del derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto se aprueba en desarrollo del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

§ 19

Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 105, de 3 de mayo de 2005
Última modificación: 25 de febrero de 2017
Referencia: BOE-A-2005-7137

Las modificaciones llevadas a cabo en el Reglamento (CEE) número 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, que han tenido lugar, básicamente, mediante el Reglamento (CE) número 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, y el Reglamento (CE) número 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) 3821/85 citado, y cuyo objetivo último es mejorar las condiciones de competencia y seguridad en el transporte por carretera, suponen un salto cualitativo muy significativo en relación con el aparato de control o tacógrafo, como elemento de cohesión social en el ejercicio de la actividad de transporte por carretera.

La implantación del nuevo tacógrafo digital, que se efectúa mediante esta Orden, precisa del establecimiento de los mecanismos necesarios para su efectiva puesta en funcionamiento, de modo que se garantice tanto la seguridad en la expedición de las nuevas tarjetas de tacógrafo, como su necesario volcado de datos y la confidencialidad de los mismos.

De este modo, el capítulo primero, relativo a las tarjetas de tacógrafo, establece, básicamente, además de la clasificación de las mismas, las normas para su expedición, renovación y sustitución, así como sus características y plazos de validez.

El capítulo segundo, concerniente a la transferencia, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital, determina cómo han de realizarse estas operaciones, sus plazos y medios, de manera que se permita que la información registrada en la tarjeta del conductor o en la unidad del vehículo se encuentre disponible para su explotación por parte de la empresa y, en su caso, para la Inspección de transportes.

Por último, en el capítulo tercero, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal, se crea el nuevo fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital, determinándose sus características.

En su virtud, dispongo:

CAPÍTULO I

De las tarjetas de tacógrafo

Sección primera. Concepto y clases de tarjetas de tacógrafo

Artículo 1. *Conceptos de tacógrafo digital y de tarjeta de tacógrafo.*

El tacógrafo digital o aparato de control, es un aparato destinado a ser instalado en vehículos dedicados al transporte por carretera, con la finalidad de indicar, registrar y almacenar, automática o semiautomáticamente, datos referentes a la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores. Sus características, funciones, condiciones de fabricación, funcionamiento, homologación, instalación, verificaciones, controles y reparaciones, se encuentran recogidos en el anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

La tarjeta de tacógrafo es una tarjeta inteligente que se utiliza con el aparato de control. Las tarjetas de tacógrafo comunican al aparato de control la identidad (o el grupo de identidad) del titular y permiten la transferencia y el almacenamiento de datos. Sus condiciones de fabricación, funcionamiento, homologación y expedición se encuentran recogidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 citado en el párrafo precedente.

Artículo 2. *Clases de tarjetas de tacógrafo.*

Las tarjetas de tacógrafo pueden ser de los siguientes tipos: tarjeta de conductor; tarjeta de la empresa; tarjeta de control, y tarjeta de centro de ensayo.

La tarjeta de conductor es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente a conductores individuales, que identifica a éstos y permite almacenar datos sobre su actividad.

La tarjeta de la empresa es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente al titular o arrendatario de vehículos provistos de tacógrafo digital. Identifica a la empresa y permite visualizar, transferir e imprimir la información almacenada en el aparato o aparatos de control instalados en los vehículos de la empresa.

La tarjeta de control es la tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente al personal de la Inspección del Transporte por Carretera u otros órganos de control y de las fuerzas y cuerpos de seguridad encargados de la vigilancia y control del transporte por carretera. Identifica al agente de control y el organismo al que pertenece, y permite acceder a la información almacenada en la memoria de datos del tacógrafo digital o en las tarjetas de conductor a efectos de su lectura, impresión o transferencia.

La tarjeta de centro de ensayo es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente a un fabricante de tacógrafos digitales, a un instalador, a un fabricante de vehículos o a un centro, debidamente autorizados. Identifica al titular y permite o bien probar y activar o bien probar, activar, calibrar y transferir datos al tacógrafo digital.

Artículo 3. *Compatibilidad de titularidad de tarjetas de tacógrafo.*

El titular de una tarjeta de conductor podrá, en su caso, ser titular de una o varias tarjetas de empresa, pero no podrá ser titular de tarjetas de centro de ensayo ni de tarjeta de control.

El titular de una tarjeta de empresa podrá, en su caso, ser titular de una tarjeta de conductor, pero no podrá ser titular de tarjetas de centro de ensayo ni de tarjeta de control.

El titular de una tarjeta de centro de ensayo no podrá ser titular de tarjeta de conductor, de tarjeta de empresa ni de tarjeta de control.

El titular de una tarjeta de control no podrá ser titular de tarjeta de conductor, de tarjeta de empresa ni de tarjeta de centro de ensayo.

Sección segunda. De las tarjetas de conductor

Artículo 4. *Expedición de las tarjetas de conductor -primera emisión.*

Para la conducción de vehículos dotados de tacógrafo digital a que hace referencia el anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, será preciso contar con la correspondiente tarjeta de conductor, cuando éste se encuentre sujeto a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) número 3820/85, del Consejo, de 20 de diciembre, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y en el Real Decreto 2242/1996, de 28 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera.

Las solicitudes de otorgamiento de nuevas tarjetas de conductor o primera emisión de la tarjeta, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden. Las solicitudes deberán dirigirse al órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el solicitante tenga su residencia normal, haciéndose constar los siguientes datos:

1. Nombre y apellidos, nacionalidad, sexo, tipo y número de documento de identidad, fecha de nacimiento, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto.
2. Número de permiso de conducción, clase, fecha de validez, país y autoridad que lo haya emitido.
3. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal de la persona que, en su caso, actúe en representación del solicitante.
4. Lugar y fecha en que se formula la solicitud.
5. Firma del solicitante o de la persona que actúe en su representación.
6. Firma del titular de la tarjeta. El solicitante firmará en el recuadro situado a tal efecto, sin sobrepasar sus límites. Si el solicitante posee un certificado de la clase 2 con firma digital, emitido por una autoridad certificadora reconocida, podrá realizar y presentar la solicitud por Internet. En este caso la firma deberá tener una resolución mínima de 600 puntos por pulgada, recortada a un tamaño de 50 x 11 milímetros, con fondo blanco; el fichero será en formato TIF o JPEG, con la máxima compresión que no comprometa su calidad.
7. El recuadro denominado código de barras se podrá utilizar cuando el solicitante se conecte por Internet, rellenando el formulario en pantalla e imprimiendo todos sus datos. Para facilitar su captura, dichos datos se codificarán mediante el código de barras bidimensional ubicado a tales efectos.
8. Especificar si la tarjeta ya confeccionada se entregará por correo y, en su caso, determinar un domicilio de envío.
9. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de primera emisión de tarjeta de conductor.

Junto con la solicitud, se aportará la siguiente documentación:

1. D. N. I., T. I. E. o Pasaporte.
2. Permiso de conducción en vigor de las clases B+E, C, Cl, D ó D1, salvo cuando figure inscrito en el Registro de la Dirección General de Tráfico.
3. Acreditación de la residencia en la provincia en la que se presenta la solicitud. A estos efectos, para los ciudadanos de países pertenecientes a la Unión Europea, será suficiente cualquier documento con valor probatorio, y, para los ciudadanos de terceros países, se acreditará la residencia mediante la tarjeta de identidad de extranjero (T. I. E.) o el visado de trabajo y residencia, o bien mediante autorización administrativa para trabajar u otra documentación equivalente expedida conforme a la legislación de derechos y libertades de los extranjeros en España.
4. Fotografía actual del solicitante, de tipo carné y con las siguientes características:

Tamaño de 25 × 32 milímetros, en color, con un fondo uniforme y de tono blanco o claro. La distancia entre la barbilla y el nacimiento del pelo o la frente será de entre 20 y 25 milímetros.

No deberá aparecer el solicitante con gafas oscuras, sombrero o cualquier otro elemento que oculte total o parcialmente el rostro.

Si se envía por Internet, la fotografía deberá tener una resolución mínima de 600 puntos por pulgada, recortada a un tamaño de 25 × 32 milímetros, y el fichero estará en formato JPEG, con una compresión que no comprometa su calidad.

Una vez comprobada la adecuación de la documentación presentada por el solicitante a los requisitos mencionados, el órgano competente expedirá la correspondiente tarjeta de conductor, la cual se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 5. *Contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de conductor.*

El contenido y características de las tarjetas de conductor, cuya validez será de cinco años, es el que al efecto se encuentra establecido en el apartado IV del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85, de 20 de diciembre de 1985.

La tarjeta de conductor tendrá carácter personal y no podrá ser objeto, durante su plazo de validez, de retirada o suspensión bajo ningún concepto, a menos que se compruebe que ha sido falsificada, que el conductor utilice una tarjeta de la que no es titular o que se ha obtenido con declaraciones falsas o documentos falsificados.

El conductor sólo podrá ser titular de una tarjeta de conductor. Sólo podrá utilizar su propia tarjeta de conductor personalizada. No utilizará una tarjeta de conductor defectuosa o cuyo plazo de validez haya caducado o que haya sido declarada su pérdida o robo.

Artículo 6. *Renovación de tarjetas de conductor.*

La tarjeta de conductor deberá ser renovada a petición del interesado, ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el solicitante tenga su residencia normal, en un plazo máximo de quince días hábiles antes de la fecha de caducidad de la tarjeta.

Las solicitudes de otorgamiento de renovación de tarjetas de conductor deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 4, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de conductor por caducidad.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar.

Junto con la solicitud, se aportará la documentación señalada en el artículo 4.

El órgano competente expedirá una nueva tarjeta antes de la fecha de caducidad, siempre que la solicitud hubiera sido presentada dentro del plazo arriba señalado. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 7. *Modificación de datos de tarjetas de conductor.*

En el supuesto de que con posterioridad a la expedición de una tarjeta de conductor, se produzcan hechos que supongan una modificación de los datos en ella contenidos, debido a cambio de domicilio, error en datos de la tarjeta u otra causa, el conductor deberá solicitar, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que se produzca la causa determinante de la modificación, su renovación ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquél tenga su residencia normal.

Las solicitudes deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 4, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de conductor por modificación de datos.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 4, la justificación documental que, en su caso, acredite la modificación de datos solicitada.

El órgano competente expedirá una nueva tarjeta dentro de los quince días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Artículo 8. *Sustitución de tarjetas de conductor.*

En caso de pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada de la tarjeta de conductor, éste deberá solicitar, en el plazo máximo de siete días naturales a partir del momento en que se haya producido el hecho, su sustitución ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquél tenga su residencia normal.

Las solicitudes de otorgamiento de sustitución de tarjetas de conductor, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 4, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de sustitución de tarjeta de conductor por pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada de la tarjeta.
2. Fecha de la pérdida o, en su caso, del robo.
3. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a sustituir.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 4, los documentos que acrediten el robo o la retirada, o una declaración de la pérdida, deterioro o mal funcionamiento.

El órgano competente expedirá una nueva tarjeta dentro de los cinco días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta, que mantendrá el mismo plazo de validez de la tarjeta anterior, se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, cuando se trate de supuestos de deterioro o mal funcionamiento, se deberá devolver el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Cuando la tarjeta perdida o robada fuera recuperada posteriormente por su titular, éste deberá devolverla inmediatamente ante el correspondiente órgano emisor.

Cuando se solicite la sustitución de una tarjeta por pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada después de la fecha de caducidad de la misma, dicha solicitud se considerará como primera emisión.

Artículo 9. *Canje de tarjetas de conductor.*

Cuando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por un Estado miembro haya fijado su residencia normal en España, podrá solicitar que se le canjee la tarjeta por otra tarjeta de conductor equivalente. Corresponderá al órgano competente en materia de transporte por carretera que efectúa el canje, comprobar, si fuese necesario, si la tarjeta presentada está todavía en periodo de validez.

Las solicitudes de otorgamiento de tarjetas de conductor por canje, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden, dirigido al órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el solicitante tenga su residencia normal, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 4, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de expedición de tarjeta de conductor por canje.
2. País de origen.
3. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a canjear.

Junto con la solicitud, se aportará, además, la documentación señalada en el artículo 4.

El órgano competente expedirá una nueva tarjeta dentro de los quince días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se

entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Sección tercera. De las tarjetas de empresa

Artículo 10. *Expedición de las tarjetas de empresa –primera emisión–.*

Las empresas titulares o arrendatarias de vehículos dotados del aparato de control a que hace referencia el anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85, deberán solicitar, ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquéllas tengan su domicilio fiscal, la correspondiente tarjeta o tarjetas de empresa.

Podrán solicitarse tantas tarjetas como la empresa estime necesarias, hasta un máximo de 62.

Las solicitudes de otorgamiento de nuevas tarjetas de empresa o primera emisión de la tarjeta, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo II de esta orden, o por Internet si la empresa o su representante cuenta con un certificado de la clase 2 con firma digital. En las solicitudes se harán constar los siguientes datos:

1. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal del solicitante.
2. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal de la persona que, en su caso, actúe en representación del solicitante.
3. Cuando la empresa no sea titular de autorización de transporte, por no ser ésta necesaria, matrícula de algún vehículo del que la empresa disponga en arrendamiento o del que sea titular y para el que se precise tacógrafo.
4. Lugar y fecha en que se formula la solicitud.
5. Firma del solicitante o de la persona que actúa en su representación.
6. Número de tarjetas que se solicitan (máximo 62).
7. El recuadro denominado código de barras se podrá utilizar cuando el solicitante se conecte por Internet, rellenando el formulario en pantalla e imprimiendo todos sus datos. Para facilitar su captura, dichos datos se codificarán mediante el código de barras bidimensional ubicado a tales efectos.
8. Especificar si la tarjeta ya confeccionada se entregará por correo y, en su caso, determinar un domicilio de envío.
9. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de primera emisión de tarjeta de empresa.

Junto con la solicitud, se aportará la siguiente documentación:

1. D.N.I., T.I.E. o C.I.F.
2. Acreditación del domicilio fiscal.
3. Cuando la empresa no sea titular de autorización de transporte, permiso de circulación de algún vehículo que la empresa disponga en arrendamiento o del que sea titular y para el que se precise tacógrafo.

Una vez comprobada la adecuación de la documentación presentada por el solicitante a los requisitos mencionados, el órgano competente expedirá la correspondiente tarjeta o tarjetas de empresa, que se entregarán al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 11. *Contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de empresa.*

El contenido y características de las tarjetas de empresa, cuya validez será de cinco años, es el que al efecto se encuentra establecido en el apartado IV del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

En el supuesto de que la empresa dejara de ser titular o arrendataria de vehículos dotados de aparato de control, deberá devolver al órgano emisor la tarjeta o tarjetas de empresa que le hubieran sido expedidas.

Artículo 12. *Renovación de tarjetas de empresa.*

Las tarjetas de empresa deberán ser renovadas a petición del interesado, ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que la empresa tenga su domicilio fiscal, en un plazo máximo de quince días hábiles antes de la fecha de caducidad de la tarjeta.

Las solicitudes de otorgamiento de renovación de tarjetas de empresa, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo II de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 10, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de empresa por caducidad.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar y el número de tarjetas que se solicitan.

Junto con la solicitud, se aportará la documentación señalada en el artículo 10.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, la nueva tarjeta o tarjetas, antes de la fecha de caducidad siempre que la solicitud hubiera sido presentada dentro del plazo señalado. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 13. *Modificación de datos de tarjetas de empresa.*

En el supuesto de que con posterioridad a la expedición de una tarjeta de empresa, se produzcan hechos que supongan una modificación de los datos en ella contenidos, debido a cambio de domicilio, cambio de denominación, error en datos de la tarjeta u otra causa, el titular deberá solicitar, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que se produzca la causa determinante de la modificación, la renovación de la tarjeta ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquél tenga su domicilio fiscal.

Las solicitudes deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo II de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 10, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de empresa por modificación de datos.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar y el número de tarjetas que se solicitan.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 10, la justificación documental que, en su caso, acredite la modificación de datos solicitada.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, la nueva tarjeta o tarjetas dentro de los quince días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Artículo 14. *Sustitución de tarjetas de empresa.*

En caso de pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento, la empresa titular de tarjetas de empresa deberá solicitar, en el plazo máximo de siete días naturales a partir del momento en que se haya producido el hecho, su sustitución ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquélla tenga su domicilio fiscal.

Las solicitudes de otorgamiento de sustitución de tarjetas de empresa, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo II de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 10, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de sustitución de tarjeta de empresa por pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento.

2. Fecha de la pérdida o, en su caso, del robo.
3. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a sustituir.

Junto con la solicitud, se aportará la documentación señalada en el artículo 10.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, una nueva tarjeta en un plazo de cinco días hábiles a partir de la solicitud. La nueva tarjeta mantendrá el mismo plazo de validez que la sustituida, y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, cuando se trate de supuestos de deterioro o mal funcionamiento deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Sección cuarta. De las tarjetas de centro de ensayo

Artículo 15. *Expedición de las tarjetas de centro de ensayo-primera emisión.*

Podrán solicitar tarjetas de centro de ensayo los fabricantes de vehículos que tengan instalaciones productivas en España, en cuyos vehículos sea necesario colocar tacógrafos digitales; los fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares en cuyas carrocerías sea necesario instalar tacógrafos digitales; los fabricantes de tacógrafos digitales y sus talleres concesionarios; los talleres de reparación de vehículos de las ramas de actividad mecánica o electricidad y, por último, las estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

Las solicitudes de otorgamiento de nuevas tarjetas de centro de ensayo o primera emisión de la tarjeta, deberán formularse ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado, mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden. Si el centro de ensayo o su representante cuenta con un certificado de clase 2 con firma digital, emitido por autoridades reconocidas, podrá presentar las solicitudes vía Internet. En la solicitud se harán constar los siguientes datos:

1. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal del solicitante. Cuando se trate de centros del tipo de actividad b) estos datos se aportarán tanto por el centro como por el responsable técnico o técnico del mismo, así como entidad expedidora del certificado de formación de dicho responsable técnico o técnico del centro y fecha de emisión.
2. Tipo de centro:

a) Fabricantes de vehículos con instalaciones productivas en España en cuyos vehículos sea necesario colocar tacógrafos digitales.
b) Fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares en cuyas carrocerías sea necesario instalar tacógrafos digitales.
c) Fabricantes de tacógrafos digitales y sus talleres autorizados.
d) Talleres de reparación de vehículos de las ramas de actividad mecánica o electricidad.
e) Estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

3. Tipo de actividad:

a) Exclusivamente instalación y activación.
b) Instalación, activación, inspección de instalación y calibrado.

4. Órgano que autorizó al centro y fecha de la autorización o su renovación: se consignará la fecha de primera autorización o en el caso de renovaciones, la de los certificados de sistemas de gestión o conformidad de producción que sirvieron como base a la autorización.
5. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal de la persona que, en su caso, actúe en representación del solicitante.
6. Lugar y fecha en que se formula la solicitud.
7. Firma del solicitante o de la persona que actúa en su representación.
8. Número de tarjetas que se solicitan (máximo 3 si la actividad no incluye calibrado, según haya autorizado el órgano competente en materia de industria).
9. El recuadro denominado código de barras se podrá utilizar cuando el solicitante se conecte por Internet, rellenando el formulario en pantalla e imprimiendo todos sus datos.

Para facilitar su captura, dichos datos se codificarán mediante el código de barras bidimensional ubicado a tales efectos.

10. Especificar si la tarjeta ya confeccionada se entregará por correo y, en su caso, determinar un domicilio de envío.

11. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de primera emisión de tarjeta de centro de ensayo.

Junto con la solicitud, se aportará la siguiente documentación:

a) D.N.I., T.I.E., o pasaporte, tanto del solicitante como del responsable o técnico del centro.

b) Autorización expedida por el órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma en que esté ubicado el taller o centro.

c) Certificado en vigor del sistema de gestión o conformidad de producción del centro técnico, exigido en su autorización.

d) Certificado de formación del responsable técnico o técnico (este requisito no será necesario cuando los solicitantes limiten su actividad a la instalación y activación del tacógrafo digital).

Una vez comprobada la adecuación de la documentación presentada por el solicitante a los requisitos mencionados, el órgano competente expedirá la correspondiente tarjeta o tarjetas de centro de ensayo, que se entregarán al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 16. *Contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de centro de ensayo.*

El contenido y las características de las tarjetas de centro de ensayo, cuya validez será de un año, es el que al efecto se encuentra establecido en el apartado IV del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Cuando se produzca la retirada o suspensión de una autorización de centro de ensayo, la inhabilitación del responsable técnico o de alguno de sus técnicos o dejen éstos de prestar servicio en el centro, o se cese en la actividad por cualquier causa, las tarjetas deberán ser devueltas al órgano que las emitió.

Artículo 17. *Renovación de tarjetas de centro de ensayo.*

Las tarjetas de centro de ensayo deberán ser renovadas a petición del interesado, ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado, en un plazo máximo de quince días hábiles antes de la fecha de caducidad de la tarjeta.

Las solicitudes de otorgamiento de renovación de tarjetas de centro de ensayo deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 15, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de centro de ensayo por caducidad.

2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar y, en su caso, el número de tarjetas que se solicitan.

Junto con la solicitud, se aportará la documentación señalada en el artículo 15.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, una nueva tarjeta o tarjetas, cuyo plazo de validez será de un año. La nueva tarjeta o tarjetas, que sustituirán a las antiguas, serán expedidas en un plazo de cinco días hábiles a partir de la solicitud, y entregadas al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 18. *Modificación de datos de tarjetas de centro de ensayo.*

En el supuesto de que con posterioridad a la expedición de una tarjeta de centro de ensayo, se produzcan hechos que supongan una modificación de los datos en ella

contenidos, debido a cambio de domicilio, cambio de denominación, variación en el tipo o actividad del centro, error en datos de la tarjeta u otra causa, el titular deberá solicitar, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que se haya producido el hecho, la renovación de la tarjeta ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado.

Las solicitudes deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 15, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de centro de ensayo por modificación de datos.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar y, en su caso, el número de tarjetas que se solicitan.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 15, la justificación documental acreditativa de la modificación de datos solicitada. Esta justificación documental deberá haber sido previamente aceptada por el órgano competente en materia de industria que concedió la autorización.

El órgano competente, expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, una nueva tarjeta o tarjetas, dentro de los quince días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta, que sustituirá a la antigua, mantendrá el mismo plazo de validez y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Artículo 19. *Sustitución de tarjetas de centro de ensayo.*

En caso de pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento de la tarjeta de centro de ensayo, el centro deberá solicitar, en el plazo máximo de siete días naturales a partir del momento en que se produzca el hecho, su sustitución ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado.

Las solicitudes de otorgamiento de sustitución de tarjetas de centro de ensayo, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 15, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de sustitución de tarjeta de centro de ensayo por pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento.
2. Fecha de la pérdida o, en su caso, del robo.
3. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a sustituir.

Junto con la solicitud, se aportarán, además de la documentación señalada en el artículo 15, los documentos que acrediten el robo o una declaración de la pérdida, deterioro o mal funcionamiento, así como comunicación al órgano competente en materia de industria con acuse de recibo.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, una nueva tarjeta o tarjetas en un plazo de cinco días hábiles a partir de la solicitud. La nueva tarjeta, que sustituirá a la antigua, mantendrá el mismo plazo de validez y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Cuando la tarjeta perdida o robada fuera recuperada posteriormente, el centro deberá devolverla inmediatamente ante el correspondiente órgano emisor.

Sección quinta. De las tarjetas de control

Artículo 20. *Expedición de las tarjetas de control.*

Los órganos competentes en materia de transporte por carretera establecerán los mecanismos adecuados para proveer al personal de la Inspección de Transporte por Carretera u otros organismos de control, así como de las fuerzas y cuerpos de seguridad

encargadas de la vigilancia y control del transporte por carretera, de las correspondientes tarjetas de control, así como para su renovación, sustitución y modificación de datos.

Artículo 21. *Contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de control.*

El contenido y las características de las tarjetas de control, que tendrán validez de cinco años, es el que al efecto se encuentra establecido en el apartado IV del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Cuando por cualquier causa el titular de una tarjeta de control deje de prestar servicio para la Inspección del Transporte por Carretera u otros organismos de control o las fuerzas y cuerpos de seguridad encargadas de la vigilancia y control del transporte por carretera, las tarjetas deberán ser devueltas al órgano emisor de las mismas.

CAPÍTULO II

De la transferencia, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital

Artículo 22. *Concepto de transferencia de datos y de unidad intravehicular.*

La transferencia, descarga o volcado de datos, es la copia, junto con la firma digital, de una parte o de la totalidad de los datos almacenados en la memoria del vehículo o en la memoria de una tarjeta de tacógrafo. La transferencia no podrá modificar ni borrar ninguno de los datos almacenados.

La unidad intravehicular (VU) es el aparato de control, excepto el sensor de movimiento y los cables que conectan dicho sensor. Puede tratarse de una sola unidad o de varias unidades repartidas por el vehículo.

El protocolo de transferencia de datos aplicable a los efectos del presente título será el recogido en el apéndice 7 del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Artículo 23. *Deber de conservación de datos.*

Sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones vigentes en el orden laboral, toda empresa titular o arrendataria de vehículos dotados de tacógrafo digital está obligada a mantener, durante un mínimo de 365 días a partir de la fecha de su registro, los datos necesarios para el control del cumplimiento de lo establecido en el Reglamento (CEE) número 3820/85 y en la Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, y registrados por los aparatos de control en la memoria del mismo, de forma que puedan hacerse disponibles en condiciones que garanticen la seguridad y la exactitud de los mismos.

Artículo 24. *La descarga, transferencia o volcado de datos.*

Para dar cumplimiento a la obligación de la conservación de datos, periódicamente, y mediante el procedimiento que se considere apropiado, la empresa titular de vehículos con tacógrafo digital, procederá a la descarga, transferencia o volcado de datos de la unidad vehicular o unidades vehiculares y las tarjetas de sus conductores a cualquier medio de almacenamiento externo.

Los datos almacenados deben ser transparentes, esto es, durante el almacenamiento es preciso respetar el orden de los bytes que se transfieren de la tarjeta, así como el orden de los bits dentro de cada byte.

La descarga de datos de cada unidad intravehicular deberá hacerse, cuando menos, en los siguientes plazos o supuestos:

Antes de transferir el vehículo, o bien la cesión de su disposición, o antes de que el vehículo vuelva al arrendador en el supuesto del arrendamiento del mismo.

Cuando se detecte un mal funcionamiento pero aún puedan descargarse los datos.

Cuando sea necesario para dar cumplimiento a los requerimientos de la Administración.

Al menos cada tres meses.

La descarga de datos de las tarjetas de los conductores deberá hacerse, cuando menos, en los siguientes plazos o supuestos:

Al abandonar el conductor la empresa.
Cuando sea necesario para dar cumplimiento a los requerimientos de la Administración.
Cuando se produzca la caducidad de la tarjeta.
Antes de la devolución de la tarjeta al órgano emisor cuando ello resulte exigible.
Al menos cada 31 días para garantizar que no hay sobreescritura.

Los datos mínimos a descargar o volcar serán los siguientes:

a) Datos de la tarjeta de conductor:

Todos los archivos elementales de la tarjeta que se transfieren en una sesión de descarga deben almacenarse en un único fichero.

Cada fichero contendrá un conjunto de registros lógicos, que se corresponderán con archivos elementales de la tarjeta y que tendrán la siguiente estructura de campos:

Nombre	Longitud (bytes)	Significado o valor
FID	2	Identificador del archivo elemental
Tipo	1	'00' (archivo elemental) '01' (firma de archivo elemental)
Longitud	2	Tamaño del archivo elemental
Datos	[Longitud]	Contenido del archivo elemental

Los ficheros de datos deberán contener los siguientes archivos elementales:

Archivo	FID	Descripción
ICC	0002	Identificación física de la tarjeta.
IC	0005	Identificación del chip.
Application_identification	0500	Versión, tamaño de los registros internos,...
Card_Certificate	C100	Certificado de la tarjeta.
CA_Certificate	C108	Certificado de la CIA.
Identification	0520	Número, CIA, fecha de validez,...
Card_Download	050E	Fecha y hora de la última transferencia de datos de la tarjeta.
Driving_license_info	0521	Número, país de expedición, fecha de validez,...
Events_data	0502	Registro de incidentes.
Faults_data	0503	Registro de fallos.
Driver_Activity_data	0504	Actividad del conductor.
Vehicles_Used	0505	Vehículos utilizados.
Places	0506	Lugares donde comienza o termina un periodo de trabajo diario.
Current_Usage	0507	Fecha, hora y vehículo en que se abrió la sesión.
Control_Activity_Data	0508	Actividades de control sobre la tarjeta.
Specific_Conditions	0522	Fuera de ámbito, transbordador,...

b) Datos de la unidad intravehicular:

Cada fichero contendrá un conjunto de registros lógicos que tendrán la siguiente estructura de campos:

Nombre	Longitud (bytes)	Significado o valor
SID	1	Identificador de servicio (fijo a '76').
TREP	1	'01' (Resumen) '02' (Actividades) '03' (Incidentes y fallos) '04' (Datos pormenorizados de la velocidad) '05' (Datos técnicos).
Datos	[variable]	Contenido del registro.

Todos los registros que se transfieren en una sesión de descarga deben almacenarse en un único fichero.

El fichero de descarga deberá contener los siguientes registros obligatorios:

Nombre	Identificador (TREP)	Significado
Datos Resumen.	01	Certificados, identificación del vehículo, bloqueos de tarjetas de empresa, actividades de control.
Actividades.	02	Un registro de actividades por cada fecha de calendario.
Incidentes y fallos.	03	Un registro por cada incidente o fallo.
Datos de velocidad.	04	Datos pormenorizados de la velocidad. Un registro por segundo.
Datos técnicos.	05	Fabricante de la VU, número de serie, versión SW, registros de calibrado.

Artículo 25. *Integridad, confidencialidad y disponibilidad de los datos almacenados por las empresas.*

Las empresas titulares o arrendatarias de vehículos dotados de tacógrafo digital deberán disponer de los mecanismos de seguridad necesarios que garanticen las condiciones de integridad, confidencialidad y disponibilidad de los datos almacenados. En todo caso, deberán implantarse las medidas técnicas y organizativas previstas en el Real Decreto 994/1999, de 11 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de medidas de seguridad de los ficheros automatizados que contengan datos de carácter personal.

Artículo 26. *Disposición de datos para la Administración.*

Toda empresa titular de vehículos dotados de tacógrafo digital deberá atender los requerimientos de petición de datos solicitados por parte de los órganos competentes en materia de transportes u otros organismos de control, debiendo aportar los mismos por alguno de los siguientes procedimientos: soporte físico CD-R o CD-RW, correo electrónico o descargando los ficheros mediante una página Web de descarga. En cualquier caso, el formato de ficheros deberá ser compatible con el sistema de ficheros Windows XP o equivalente, y para poder verificar la autenticidad e integridad de los datos recibidos, éstos se remitirán siempre con una firma digital añadida, la cual se ajustará a lo establecido en el apéndice 11 del Anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Los datos se podrán requerir desagregados por vehículo, conductor o período de actividad. El nombre de los ficheros tendrá la siguiente estructura:

Ficheros de datos de las VU:

V_M...M_C...C_YYYYMMDD_HHMM.TGD
V: identifica el tipo de fichero (datos de la VU).
M...M: VRN (matrícula del vehículo). Campo de longitud variable.
C...C: país con cuyo certificado se firman los datos de la VU. Campo variable de 1 a 3 caracteres. Codificado según el Anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 en su Apartado 2.71.
YYYYMMDD_HHMM: fecha y hora en la que se realizó la descarga:

YYYY: año.
MM: mes.
DD: día.
HH: hora.
MM: minuto.

TGD: extensión del fichero.

El fichero deberá contener datos de actividad de todas las fechas incluidas en el periodo que se solicite, en orden cronológico.

Ficheros de datos de las tarjetas de conductor:

C_N...N_C...C_ YYYYMMDD_HHMM.TGD
C: identifica el tipo de fichero (datos de una tarjeta de conductor).
N...N: número de la tarjeta (16 caracteres).
C...C: país emisor de la tarjeta. Campo variable de 1 a 3 caracteres. Codificado según el Anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 en su Apartado 2.71.

YYYYMMDD_HHMM: fecha y hora en la que se realizó la descarga:

YYYY: año.
MM: mes.
DD: día.
HH: hora.
MM: minuto.

TGD: extensión del fichero.

CAPÍTULO III

Fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital

Artículo 27. *Creación y características del fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital.*

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, se crea el «fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital» cuyas características se señalan a continuación:

a) Finalidad del fichero: servir de soporte a la gestión administrativa de otorgamiento y expedición de tarjetas de tacógrafo digital.
b) Personas sobre las que se pretende obtener datos de carácter personal o que resulten obligados a suministrarlos: conductores de vehículos y empresas que, de conformidad con la vigente normativa de la Unión Europea, deban ser titulares de tarjetas de tacógrafo digital.
c) Procedimiento de recogida de los datos de carácter personal: a través de los propios interesados o sus representantes mediante la correspondiente solicitud.
d) Estructura básica del fichero y descripción de los tipos de datos de carácter personal incluidos en el mismo: el fichero se estructurará, básicamente, mediante tipos de tarjetas de tacógrafo digital y titulares de las mismas a través de datos de carácter identificativo (nombre, apellidos, dirección postal y N. I. F. o C. I. F.).
e) Cesiones de datos de carácter personal y, en su caso, transferencias de datos que se prevean a otros países: está prevista la cesión de datos a los órganos competentes en materia de transportes de las Comunidades Autónomas y de los distintos Estados miembros de la Unión Europea, al personal de la Inspección de Transporte por Carretera u otros órganos de control, así como a las fuerzas y cuerpos de seguridad encargados de la vigilancia del transporte por carretera.
f) Órgano de la Administración responsable del fichero: Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento.
g) Servicios o unidades ante los que se pueden ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición: Dirección General de Transportes por Carretera (Secretaría General de Transportes -Ministerio de Fomento), Paseo de la Castellana, número 67, 28071 Madrid.
h) Medidas de seguridad con indicación del nivel exigible: nivel básico.

Disposición adicional primera. *Anotaciones de origen y destino del período de trabajo diario.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 15.5 bis del Reglamento (CEE) número 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, los conductores de vehículos que efectúen un transporte interior, deberán anotar, además del símbolo del país, el correspondiente a la Comunidad Autónoma en que comience y termine su período de trabajo diario. Para ello, anotarán de forma manual, o automáticamente cuando el aparato de control esté conectado a un sistema de localización por satélite, el símbolo correspondiente de las Comunidades Autónomas, conforme a lo establecido en el apartado 2.87 del Apéndice 1 del Anexo I B del Reglamento citado.

Disposición adicional segunda. *Solicitud voluntaria de tarjetas de empresa.*

Las empresas titulares de vehículos exentos de tacógrafo de acuerdo con la legislación vigente, podrán, no obstante, solicitar tarjetas de empresa, de acuerdo con lo establecido en la Sección tercera del Capítulo I de esta Orden.

Disposición final primera. *Exigibilidad de las tarjetas de tacógrafo.*

Las tarjetas de tacógrafo reguladas en esta Orden serán exigibles a partir de la fecha en que se haga efectiva la obligatoriedad de que los vehículos sean matriculados con tacógrafo digital. No obstante, las tarjetas podrán solicitarse a partir del día 5 de mayo de 2005.

Disposición final segunda. *Protección de datos de carácter personal.*

Las disposiciones contenidas en esta orden, en cuanto al volcado, transferencia, conservación o conocimiento de datos de carácter personal, serán de aplicación sin perjuicio del cumplimiento de lo establecido en la vigente Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

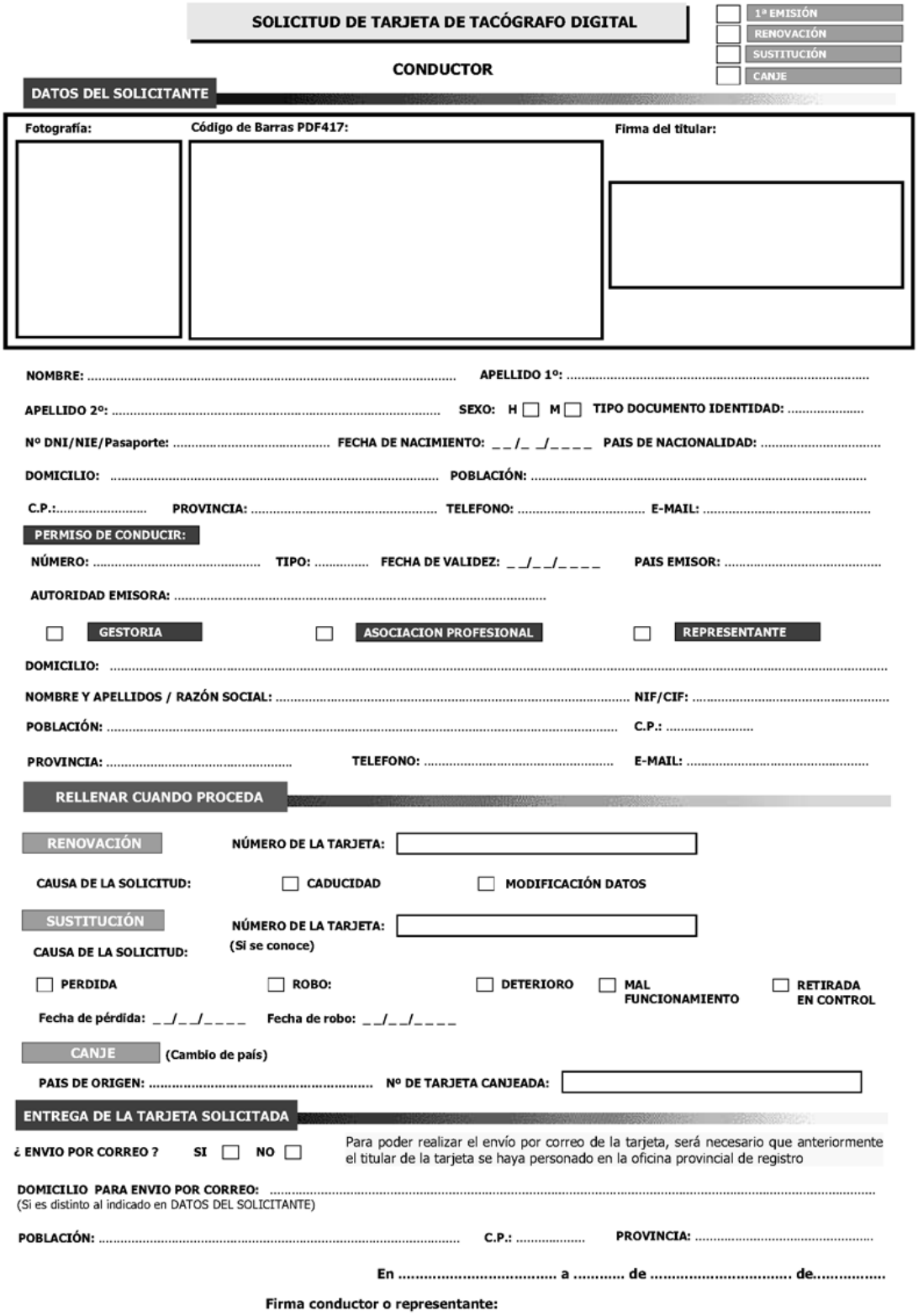
Disposición final tercera. *Medidas de ejecución.*

Por la Dirección General de Transportes por Carretera se dictarán las instrucciones que, en su caso, resulten precisas para la ejecución de esta Orden.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

ANEXO I



SOLICITUD DE TARJETA DE TACÓGRAFO DIGITAL

☐ 1ª EMISIÓN ☐ RENOVACIÓN ☐ SUSTITUCIÓN ☐ CANJE

CONDUCTOR

DATOS DEL SOLICITANTE

Fotografía: | Código de Barras PDF417: | Firma del titular:

NOMBRE: ..... APELLIDO 1º: .....

APELLIDO 2º: ..... SEXO: H ☐ M ☐ TIPO DOCUMENTO IDENTIDAD: .....

Nº DNI/NIE/Pasaporte: ..... FECHA DE NACIMIENTO: _ _/_ _/_ _ _ _ PAIS DE NACIONALIDAD: .....

DOMICILIO: ..... POBLACIÓN: .....

C.P.:..... PROVINCIA: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

PERMISO DE CONDUCIR:

NÚMERO: ..... TIPO: ..... FECHA DE VALIDEZ: _ _/_ _/_ _ _ _ PAIS EMISOR: .....

AUTORIDAD EMISORA: .....

☐ GESTORIA ☐ ASOCIACION PROFESIONAL ☐ REPRESENTANTE

DOMICILIO: .....

NOMBRE Y APELLIDOS / RAZÓN SOCIAL: ..... NIF/CIF: .....

POBLACIÓN: ..... C.P.: .....

PROVINCIA: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

RELLENAR CUANDO PROCEDA

RENOVACIÓN NÚMERO DE LA TARJETA:

CAUSA DE LA SOLICITUD: ☐ CADUCIDAD ☐ MODIFICACIÓN DATOS

SUSTITUCIÓN NÚMERO DE LA TARJETA: (Si se conoce)

CAUSA DE LA SOLICITUD:

☐ PERDIDA ☐ ROBO: ☐ DETERIORO ☐ MAL FUNCIONAMIENTO ☐ RETIRADA EN CONTROL

Fecha de pérdida: _ _/_ _/_ _ _ _ Fecha de robo: _ _/_ _/_ _ _ _

CANJE (Cambio de país)

PAIS DE ORIGEN: ..... Nº DE TARJETA CANJEADA:

ENTREGA DE LA TARJETA SOLICITADA

¿ ENVIO POR CORREO ? SI ☐ NO ☐

Para poder realizar el envío por correo de la tarjeta, será necesario que anteriormente el titular de la tarjeta se haya personado en la oficina provincial de registro

DOMICILIO PARA ENVIO POR CORREO: .....
(Si es distinto al indicado en DATOS DEL SOLICITANTE)

POBLACIÓN: ..... C.P.: ..... PROVINCIA: .....

En ..... a ..... de ..... de.....

Firma conductor o representante:

ANEXO II

SOLICITUD DE TARJETA DE TACÓGRAFO DIGITAL

☐ 1ª EMISIÓN
☐ RENOVACIÓN
☐ SUSTITUCIÓN

EMPRESA

DATOS DEL SOLICITANTE

Código de Barras PDF417:

NOMBRE Y APELLIDOS / RAZÓN SOCIAL: ..... NIF/CIF: .....

DOMICILIO FISCAL: .....

POBLACIÓN: ..... C.P.: .....

PROVINCIA: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

☐ GESTORIA ☐ ASOCIACION PROFESIONAL ☐ REPRESENTANTE

NOMBRE Y APELLIDOS / RAZÓN SOCIAL: ..... NIF/CIF: .....

DOMICILIO: .....

POBLACIÓN: ..... C.P.: .....

PROVINCIA: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

RELLENAR CUANDO PROCEDA

1ª EMISION

NUMERO DE TARJETAS QUE SOLICITA (con un máximo de 62): .....

MATRÍCULA: .....
(si la empresa no es titular de autorizaciones de transporte). Necesaria para 1ª emisión, sustitución y renovación

RENOVACIÓN

NÚMERO RAIZ DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (primeros 13 caracteres)

INDICE CONSECUTIVO DE LA TARJETA:
(14º carácter)

☐ 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Marcar las casillas que corresponden a las índices consecutivos de las tarjetas que se quieren renovar.

☐ A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

☐ a b c d e f g h i j k l mn o p q r s t u v w x y z

CAUSA DE LA SOLICITUD:

☐ CADUCIDAD ☐ MODIFICACIÓN DATOS

SUSTITUCIÓN

NÚMERO DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (Nº completo)
(Si se conoce)

CAUSA DE LA SOLICITUD:

☐ PERDIDA ☐ ROBO: ☐ DETERIORO ☐ MAL FUNCIONAMIENTO

Fecha de pérdida: _ _/_ _/_ _ _ _ Fecha de robo: _ _/_ _/_ _ _ _

ENTREGA DE LA TARJETA SOLICITADA

¿ ENVIO POR CORREO ? SI ☐ NO ☐

DOMICILIO PARA ENVIO POR CORREO: .....
(Si es distinto al indicado en DATOS DEL SOLICITANTE)

POBLACIÓN: ..... C.P.: ..... PROVINCIA: .....

En ..... a ..... de ..... de.....

Firma responsable de la empresa o representante:

ANEXO III

SOLICITUD DE TARJETA DE TACÓGRAFO DIGITAL

☐ 1ª EMISIÓN
☐ RENOVACIÓN
☐ SUSTITUCIÓN

CENTROS DE ENSAYO

DATOS DEL SOLICITANTE

Código de Barras PDF417:

NOMBRE Y APELLIDOS / RAZÓN SOCIAL DEL CENTRO TÉCNICO: ..... C.I.F/NIF: .....

TIPO DE CENTRO TÉCNICO: ..... ACTIVIDAD: .....

DOMICILIO: ..... POBLACIÓN: .....

C.P.: ..... PROVINCIA: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

ÓRGANO QUE AUTORIZA: ..... FECHA DE AUTORIZACIÓN O SU RENOVACIÓN: .....

RESPONSABLE O TÉCNICO DEL CENTRO TÉCNICO

NOMBRE: ..... APELLIDO 1º: ..... APELLIDO 2º: .....

Nº DNI/NIE/Pasaporte: ..... CERTIFICADO DE FORMACIÓN (ENTIDAD).....

FECHA DE EMISION DEL CERTIFICADO: .....

☐ GESTORIA ☐ ASOCIACION PROFESIONAL ☐ REPRESENTANTE

NOMBRE Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL: ..... NIF/CIF: .....

DOMICILIO: ..... POBLACIÓN: .....

PROVINCIA: ..... C.P.: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

RELLENAR CUANDO PROCEDA

1ª EMISION

Nº TARJETAS (hasta 3 si la actividad no incluye calibrado): .....

RENOVACIÓN

NÚMERO RAIZ DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (primeros 13 caracteres)

Marcar las casillas que corresponden a los índices consecutivos de las tarjetas que se quieren renovar (si la actividad no incluye calibrado).

INDICE CONSECUTIVO DE LA TARJETA (14º carácter) ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

NÚMERO DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (Nº completo, si incluye calibrado)

CAUSA DE LA SOLICITUD: ☐ CADUCIDAD ☐ MODIFICACIÓN DATOS

SUSTITUCIÓN

NÚMERO DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (Nº completo)
(Si se conoce)

CAUSA DE LA SOLICITUD:

☐ PERDIDA ☐ ROBO: ☐ DETERIORO ☐ MAL FUNCIONAMIENTO

Fecha de pérdida: __/__/____ Fecha de robo: __/__/____

ENTREGA DE LA TARJETA SOLICITADA

¿ ENVIO POR CORREO ? SI ☐ NO ☐

DOMICILIO PARA ENVIO POR CORREO: .....
(Si es distinto al indicado en DATOS DEL SOLICITANTE)

POBLACIÓN: ..... C.P.: ..... PROVINCIA: .....

En ..... a ..... de ..... de.....

Firma técnico/responsable técnico centro de ensayo o representante:

§ 20

Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 240, de 6 de octubre de 1979
Última modificación: 4 de julio de 2018
Referencia: BOE-A-1979-23768

DON JUAN CARLOS I, REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

Artículo 1.

Las tasas que se regulan por la presente Ley constituyen tributos de carácter estatal exigibles como contraprestación de los servicios y actividades prestados por el Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, y se regirán por esta Ley y, en lo no previsto en la misma, por la de Tasas y Exacciones Parafiscales de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, Ley General Tributaria de veintiocho de diciembre de mil novecientos sesenta y tres, Ley sobre Régimen Jurídico de las Entidades Estatales Autónomas de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho y demás disposiciones concordantes.

Artículo 2.

Ámbito de aplicación.–Las tasas reguladas por la presente Ley se aplicarán en todo el territorio español.

Artículo 3.

Hecho imponible.–Constituye el hecho imponible la realización de las actividades o la prestación de los servicios especificados en las tarifas que figuran en el artículo sexto de la presente Ley.

Artículo 4.

Sujeto pasivo.–Quedan obligados al pago de las tasas las personas naturales o jurídicas a quienes, bien por propia solicitud o en virtud de preceptos legales o reglamentarios, afecten las actividades o servicios que constituyen los hechos imponibles.

Artículo 5. *Exenciones y bonificaciones.*

1. Están exentos del pago de la tasa:

a) Los miembros, incluyendo el personal técnico-administrativo, de las misiones diplomáticas, de las oficinas consulares y de las organizaciones internacionales con sede u oficina en España, así como sus ascendientes, descendientes y cónyuges, que soliciten la obtención del permiso de conducción español en las condiciones establecidas en el artículo 31 del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. La exención será igualmente aplicable cuando soliciten los permisos de circulación que procedan conforme al grupo I del artículo 6 de la presente Ley, en los casos en que sea procedente la utilización de las placas de matrícula recogidas en el anexo XVIII, apartado I.B. letra a) del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

b) Los mayores de 70 años que soliciten la prórroga de la vigencia del permiso u otra autorización administrativa para conducir de que sean titulares.

c) Quienes obtengan autorización para el cambio de matrícula de un vehículo a motor por razones, exclusivamente, de seguridad personal, en los términos que reglamentariamente se determinen.

d) Quienes soliciten duplicados de las autorizaciones administrativas para conducir o para circular por cambio de domicilio.

e) Quienes soliciten la baja definitiva de un vehículo por entrega en un establecimiento autorizado para su destrucción.

f) Quienes soliciten la baja temporal del vehículo por sustracción y la posterior cancelación por aparición del mismo.

g) La Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Tesorería General de la Seguridad Social, cuando soliciten anotaciones y cancelaciones de embargos y precintos en el Registro de Vehículos, así como el Consorcio de Compensación de Seguros cuando solicite datos de dicho Registro.

2. Aquellos que por razón de sus aptitudes psicofísicas vengan obligados a solicitar la prórroga de vigencia de un permiso u otra autorización administrativa para conducir de que sean titulares con frecuencia mayor a la que normalmente les correspondería tendrán derecho a una bonificación del 80 por 100 de la cuantía de la tasa cuando la prórroga se produzca por períodos iguales o inferiores a un año, reduciéndose la bonificación en 20 puntos porcentuales por cada año adicional. La tasa se abonará en su totalidad a partir de períodos de vigencia superiores a cuatro años. Una vez calculado el importe reducido, se le aplicará el redondeo de cantidades aprobado con carácter general para las tasas de la Jefatura Central de Tráfico con el fin de obtener la cuantía a exigir.

Artículo 6.

Cuota tributaria.–Las tasas se exigirán con arreglo a las siguientes tarifa:

	Euros
Grupo I. Permisos de circulación:	
1. Expedición de permisos de circulación	97,80
2. Expedición de licencias de circulación de ciclomotores y cambios de titularidad de los mismos	27,30
3. Tramitación de solicitud de autorizaciones complementarias de circulación y sus modificaciones previstas en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos: incluido en el importe de la tasa cualquier modificación de la autorización inicial	130,10
4. Permisos y autorizaciones de carácter temporal para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales en razón del vehículo o utilización de la carretera	20,20
5. Cambios de titularidad de permisos de circulación	54,60
6. Cambio de titularidad del permiso de circulación por operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de ramas de actividad de entidades de sus titulares	9,70
Grupo II. Permisos para conducción:	
1. Obtención del permiso de conducción de cualquier clase previa realización de exámenes o por canje que requiera la realización de pruebas prácticas de conducción	92,20
2. Obtención de licencias de conducción	43,70
3. Obtención de permisos o licencia de conducción por haber perdido el crédito de puntos o por canje, cuando éste no requiera la realización de pruebas prácticas de conducción, así como la expedición del permiso A tras la superación de la formación exigida sin examen.	28,30
Grupo III. Centros de formación y de reconocimiento de conductores:	

	Euros
1. Autorización de apertura y funcionamiento o inscripción de escuelas particulares de conductores o secciones de las mismas, de otros centros de formación, o de centros de reconocimiento de conductores	433,20
2. Modificación de la autorización de funcionamiento por alteración de los elementos personales o materiales de las escuelas particulares de conductores o secciones de las mismas, de otros centros de formación, o de centros de reconocimiento de conductores: con o sin inspección	43,70
3. Expedición de certificados de aptitud para directores y profesores de escuelas particulares de conductores y otras titulaciones cuya expedición esté atribuida a la Dirección General de Tráfico, así como duplicados de los mismos	98,00
Grupo IV. Otras tarifas:	
1. Anotaciones de cualquier clase en los expedientes, suministro de datos, certificaciones, cotejos, copias auténticas cuando no proceda la expedición de duplicado, desglose de documentos y sellado de cualesquiera placas o libros	8,50
2. Inspección practicada en virtud de precepto reglamentario (con un máximo de dos al año)	78,40
3. Prórroga de vigencia de los permisos de conducción	24,10
Si por razón de aptitudes psicofísicas vienen obligados a solicitar la prórroga de vigencia de un permiso o autorización administrativa para conducir, con mayor frecuencia a la que normalmente les correspondería por edad, tendrán derecho a una bonificación que varía en función del tiempo por el que se concede como se enumera a continuación.	
3.1 Prórroga de vigencia de permisos u otras autorizaciones para conducir (BTP) hasta 1 año (80 % descuento	4,90
3.2 Prórroga de vigencia de permisos u otras autorizaciones para conducir (BTP) hasta 2 años (60 % descuento)	9,70
3.3 Prórroga de vigencia de permisos u otras autorizaciones para conducir (BTP) hasta 3 años (40 % descuento)	14,50
3.4 Prórroga de vigencia de permisos u otras autorizaciones para conducir (BTP) hasta 4 años (20 % descuento)	19,30
4. Duplicados de permisos y licencias de conducción y de circulación	20,40
5. Otras autorizaciones otorgados por el Organismo	10,30
6. Anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, en los casos en que exista obligación reglamentaria de realizar la citada inspección	4,10
7. Prestación de servicios de escolta, control y regulación de la circulación de vehículos que por sus características técnicas o en razón de las cargas que transportan exceden de las masas y dimensiones máximas autorizadas o transitan a velocidades inferiores a las mínimas reglamentariamente establecidas, efectuados por los Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil:	
Tarifa: Euros por hora y agente destinado a la prestación del servicio	33,00

Artículo 7.

Devengo.–Se devenga y surge la obligación de pago del tributo en el momento de solicitarse los servicios sujetos a gravamen o, en su defecto, al realizarse la actividad impuesta por precepto legal o reglamentario.

Artículo 8.

Destino.–El producto de las tasas reguladas por la presente Ley se aplicará al presupuesto de ingresos del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 9.

Administración.–La gestión directa y efectiva de las tasas objeto de esta Ley estará a cargo del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 10.

Liquidación.–La liquidación de las tasas se practicará por las oficinas centrales y provinciales de la Jefatura Central de Tráfico que realicen las actividades o presten los servicios concretos de que se trate, notificándose por escrito al interesado. En los casos en que se establezcan reglamentariamente, se practicará por el procedimiento de declaración liquidación a que se refiere el apartado k) del articulo diez de la Ley General Tributaria.

Artículo 11. *Recaudación.*

El pago de las tasas se efectuará en metálico o por cualquier otro medio de pago admitido por la normativa aplicable a ingresos públicos.

El ingreso de lo recaudado se efectuará en la cuenta intervenida del organismo, abierta en el Banco de España o en cualquier otra entidad de crédito, en los términos previstos en el artículo 118 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, y previa autorización de la Dirección General del Tesoro Público y Política Financiera.

Cuando para el cobro sea preciso utilizar el procedimiento de apremio, éste se ajustará a lo establecido en el Reglamento General de Recaudación.

Artículo 12.

Recursos.–Los actos administrativos resultantes de aplicar los preceptos contenidos en la presente Ley, cuando determinen un derecho o una obligación, serán recurribles en vía económico-administrativa, y en, su caso, ante la jurisdicción contencioso-administrativa.

Artículo 13.

Devoluciones.–Procederá la devolución de las cuotas que se hubieran exigido por la prestación de un servicio o desarrollo de un actividad cuando uno u otra no se realicen por causas imputables a la Administración.

Artículo 14. *Sustitutos del contribuyente.*

1. No obstante lo previsto en el artículo cuarto de esta Ley, serán sujetos pasivos, como sustitutos del contribuyente, de la tasa por anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos, las personas, organismos o estaciones que realicen la inspección.

Los sujetos pasivos sustitutos repercutirán el importe de la tasa a quienes soliciten los servicios de inspección.

Por Orden del Ministerio del Interior se establecerá la forma y plazos en que los sujetos pasivos sustitutos deberán liquidar e ingresar el importe de las tasas, no siendo a estos efectos de aplicación lo establecido en el artículo décimo de esta Ley.

Los resultados de la inspección efectuada se comunicarán a la Jefatura Central de Tráfico que efectuará la anotación correspondiente.

2. Serán también sujetos pasivos, como sustitutos del contribuyente, de la tasa por anotación de la baja del vehículo, los centros autorizados de recepción y descontaminación que emitan los certificados de destrucción del vehículo al fin de la vida útil del mismo, y en esa condición repercutirán el importe de la tasa a quienes soliciten la destrucción del vehículo.

Por Orden del Ministerio del Interior se establecerán la forma y plazos en que los sujetos pasivos deberán liquidar e ingresar el importe de las tasas, previas las comprobaciones correspondientes, no siendo a estos efectos de aplicación lo establecido en el artículo décimo de esta Ley.

Los referidos centros autorizados de recepción y descontaminación comunicarán a la Jefatura Central de Tráfico relación identificativa de los vehículos que hayan sido destruidos, con la periodicidad y procedimiento que se establezcan.

Artículo 15. *Modificación de las cuantías de las tasas.*

1. Sólo podrán modificarse, mediante Ley, el número e identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre la base de los cuales se determinan las cuotas y tipos exigibles.

2. A los efectos de lo previsto en el apartado anterior, se consideran elementos y criterios de cuantificación del importe exigible los determinados en el artículo 6 de la presente Ley.

3. La modificación de las cuantías fijas resultantes de la aplicación de los elementos y criterios a que se refieren los apartados anteriores podrán efectuarse mediante Orden ministerial.

4. Las Órdenes ministeriales que, de conformidad con lo establecido en el anterior apartado de este artículo, modifiquen las cuantías fijas de la tasa, deberán ir acompañadas

de una Memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta, la cual deberá ajustarse al principio de equivalencia establecido en el artículo 7 de la Ley 8/1989, de 13 de abril.

La falta de este requisito determinará la nulidad de pleno derecho de la disposición.

Disposición final primera.

Queda subsistente el procedimiento de liquidación de tasas establecido en la Orden de treinta y uno de octubre de mil novecientos setenta y tres en tanto no se modifique reglamentariamente dicho procedimiento.

Disposición final segunda.

Quedan derogadas las siguientes disposiciones en la parte que hagan referencia a la creación, regulación o aplicación de las tasas que se regulan por esta Ley:

– Decreto ciento treinta y dos/mil novecientos sesenta, de cuatro de febrero (Presidencia del Gobierno).

– Decreto mil trescientos noventa y tres/mil novecientos sesenta y cinco, de veinte de mayo (Presidencia del Gobierno), artículo cuarto.

– Ley ochenta y cinco/mil novecientos sesenta y siete, de ocho de noviembre.

– Orden de cuatro de febrero de mil novecientos sesenta y nueve (Ministerio de la Gobernación), articulo séptimo.

– Orden de diecisiete de marzo de mil novecientos sesenta y nueve (Ministerio de la Gobernación), artículos séptimo y diez.

– Orden de dieciséis de mayo de mil novecientos sesenta y nueve (Ministerio de la Gobernación).

– Decreto dos mil cuarenta y seis/mil novecientos setenta y uno, de trece de agosto (Presidencia del Gobierno), artículo sexto.

– Orden de diecinueve de octubre de mil novecientos setenta y dos (Presidencia del Gobierno), normas segunda y cuarta.

– Orden de tres de febrero de mil novecientos setenta y seis (Presidencia del Gobierno), articulo séptimo.

§ 21

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 267, de 5 de noviembre de 2004
Última modificación: 7 de marzo de 2022
Referencia: BOE-A-2004-18911

Véase la Resolución de 23 de febrero de 2022, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, Ref. BOE-A-2022-3588, por la que se acuerda hacer públicas en su sitio web http://www.dgsfp.mineco.es/ las cuantías indemnizatorias vigentes durante el año 2022, una vez actualizadas en el 2,5 por ciento, teniendo en cuenta el ajuste del 1,6 por ciento por corrección de la desviación correspondiente a 2021.

Este real decreto legislativo tiene por objeto la aprobación de un texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que da cumplimiento al mandato conferido al Gobierno por la disposición final primera de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados. Dicha disposición final autoriza al Gobierno para que, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, elabore y apruebe un texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que sustituya al aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que incluya las modificaciones introducidas por leyes posteriores. La delegación incluye la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

El Decreto 632/1968, de 21 de marzo, aprobó el texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. Dicho texto refundido ha sido objeto a lo largo de su vigencia de variadas y profundas modificaciones.

El Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el texto refundido de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor al ordenamiento jurídico comunitario, que posteriormente fue derogado por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, dio nueva redacción al título I del texto refundido de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor, aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, con el fin de adecuar su contenido a la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, modificada por la Directiva 72/430/CEE del Consejo, de 19 de diciembre de 1972, y a la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativas al aseguramiento de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (Primera y Segunda Directivas del seguro de automóviles).

La incorporación de estas normas comunitarias exigía, por un lado, la adaptación de la cobertura del seguro obligatorio de automóviles al ámbito territorial de los Estados miembros, exigencia que en parte había tenido lugar a partir de la adhesión de España a las Comunidades Europeas, y, por otro, la suscripción obligatoria de un seguro de responsabilidad civil que cubriese, en los términos y con la extensión prevista en la normativa comunitaria, tanto los daños corporales como los materiales. Igualmente, los Estados miembros debían constituir o reconocer un organismo que tuviera por misión reparar, al menos en los límites del seguro obligatorio, dichos daños corporales o materiales, en los supuestos previstos en la normativa comunitaria, lo que obligó a revisar y ampliar las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, entidad que venía desempeñando en nuestro país la misión del organismo antes mencionado.

La Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la legislación de seguros privados, introdujo pequeñas modificaciones en el título II de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor, que afectaron a sus artículos 6, 12, 14, 16 y 17, y derogó su artículo 13.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, incorporó al derecho español las normas contenidas en una serie de directivas comunitarias, entre ellas, la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Tercera Directiva del seguro de automóviles). Esta Tercera Directiva ampliaba el sistema obligatorio de cobertura en un seguro muy sensible socialmente, dada la importancia creciente de la circulación de vehículos a motor, así como de las responsabilidades derivadas de los accidentes ocasionados con su utilización. El régimen de garantías contenido en la norma comunitaria suponía que, en el ámbito de los daños a las personas, únicamente los sufridos por el conductor quedaban excluidos de la cobertura por el seguro obligatorio; que la prima única que se satisface en todas las pólizas del seguro obligatorio cubre, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo, los límites legales de aquél con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que se ocasiona el siniestro o, incluso, la del estacionamiento del vehículo, cuando estos límites sean superiores; que en ningún caso puede condicionarse el pago de la indemnización por el seguro obligatorio a la demostración de que el responsable no puede satisfacerla; y, finalmente, que las personas implicadas en el accidente puedan conocer en el plazo más breve posible la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del causante.

Todos estos aspectos se incorporaron a través de la profunda modificación que la disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, llevó a cabo en el título I de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor, reorganizándolo íntegramente, de modo que respondiera al conjunto de las tres directivas que han sido adoptadas en este seguro. Además, con el objeto de clarificar su ámbito y resaltar la importancia de los cambios introducidos, modificó su denominación, que pasó a ser la de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Fuera ya del marco de adaptación a la normativa comunitaria, la disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, incorporó a la ya Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor un anexo con el título de «Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación», en el que se recoge un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles como consecuencia de la responsabilidad civil en que se incurre con motivo de la circulación de vehículos a motor. Este sistema indemnizatorio se impone en todo caso, con independencia de la existencia o inexistencia de seguro y de los límites cuantitativos del aseguramiento obligatorio, y se articula a través de un cuadro de importes fijados en función de los distintos conceptos indemnizables que permiten, atendidas las circunstancias de cada caso concreto y dentro de unos márgenes máximos y mínimos, individualizar la indemnización derivada de los daños sufridos por las personas en un accidente de circulación. Constituye, por tanto, una cuantificación legal del «daño causado» a que se refiere el artículo 1.902 del Código Civil, y de la responsabilidad civil a que hace referencia el artículo 116 del Código Penal.

Finalmente, la disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, añadió a la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor una disposición adicional relativa a la mora del asegurador.

La adopción de la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de automóviles), exigió la modificación de una serie de normas legales, entre ellas, nuevamente la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

La directiva tiene como objetivo remover las lagunas existentes en lo que se refiere a la liquidación de siniestros en los casos de accidentes de circulación ocurridos en un Estado miembro distinto al de residencia del perjudicado, y son tres los mecanismos que prevé para cumplir la finalidad comentada: la figura del representante para la tramitación y liquidación de siniestros en el país de residencia del perjudicado, la figura de los organismos de información y la figura de los organismos de indemnización.

Tal modificación se llevó a cabo por el artículo 33 de la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero. Dicho precepto modificó el artículo 8 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y le adicionó un nuevo título, el título III, «De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio».

Además, la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, modificó en su artículo 11 la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, para recoger las nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros como liquidador de entidades aseguradoras, al haber sido suprimida por su artículo 10 la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras y pasar sus funciones, patrimonio y personal a ser asumidos por el Consorcio desde su entrada en vigor.

Más recientemente, la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados, ha reformado la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Las modificaciones introducidas afectan a su artículo 3, para agilizar determinados aspectos del procedimiento para sancionar el incumplimiento de la obligación de asegurarse; a su artículo 8, para otorgar garantía indemnizatoria al perjudicado residente en España con independencia del Estado de estacionamiento habitual del vehículo que, circulando sin seguro, causa el accidente; y la tercera y última modificación tiene por objeto la modificación de la tabla VI del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación que figura como anexo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Junto a las reformas anteriormente citadas, ha de considerarse la existencia de otras normas, con incidencia en el contenido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Así, la Ley 40/1998, de 9 de diciembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y otras normas tributarias, añadió una disposición final, relativa a la habilitación reglamentaria.

La Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, declaró derogados sus artículos 17 y 18 y modificó su disposición adicional.

La Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, modificó su artículo 1.4, a fin de precisar que no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.

La Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, modificó su artículo 3, relativo a las consecuencias del incumplimiento de la obligación de asegurarse.

El texto refundido debe recoger también las consecuencias que, sobre la aplicación de los factores de corrección sobre las indemnizaciones básicas por incapacidad temporal recogidas en la tabla V del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, supuso la Sentencia del Tribunal Constitucional 181/2000, de 29 de junio, que declaró su inconstitucionalidad en los supuestos en que la

causa determinante del daño que se debe reparar sea la culpa relevante y, en su caso, judicialmente declarada, imputable al agente causante del hecho decisivo.

Por otra parte, dado el tiempo transcurrido desde la aprobación del texto refundido de 1968, resulta necesario adecuar las referencias y contenido del articulado al ordenamiento jurídico vigente en la actualidad. Es el caso de las referencias al Código Penal aprobado por la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, a las modificaciones de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, o a la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, entre otras, tarea que se lleva a cabo en el texto refundido que ahora se aprueba.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Economía y Hacienda y de los Ministros de Justicia y del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 29 de octubre de 2004,

D I S P O N G O :

Artículo único. *Aprobación del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.*

Se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que se inserta a continuación.

Disposición adicional única. *Remisiones normativas.*

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.

Disposición derogatoria única. *Normas derogadas.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor que se aprueba y, en particular, las siguientes disposiciones:

a) El texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo.

b) La disposición adicional quinta de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la legislación de seguros privados.

c) La disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados.

d) La disposición adicional decimoquinta de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

e) La disposición final decimotercera de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

f) El artículo 71 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

g) El apartado segundo del artículo 11 y el artículo 33 de la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero.

h) El artículo tercero de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados.

i) El artículo 89 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto legislativo y el texto refundido que aprueba entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

TÍTULO I

Ordenación civil

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *De la responsabilidad civil.*

1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley.

2. Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de acuerdo con el apartado 1, cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento. Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño.

En los supuestos de secuelas y lesiones temporales, la culpa exclusiva o concurrente de víctimas no conductoras de vehículos a motor que sean menores de catorce años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil, no suprime ni reduce la indemnización y se excluye la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que, en su caso, deban responder por ellas legalmente. Tales reglas no procederán si el menor o alguna de las personas mencionadas han contribuido dolosamente a la producción del daño.

Las reglas de los dos párrafos anteriores se aplicarán también si la víctima incumple su deber de mitigar el daño. La víctima incumple este deber si deja de llevar a cabo una conducta generalmente exigible que, sin comportar riesgo alguno para su salud o integridad física, habría evitado la agravación del daño producido y, en especial, si abandona de modo injustificado el proceso curativo.

3. El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.

4. Los daños y perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta Ley, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios del Título IV y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el Anexo.

5. Las indemnizaciones pagadas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 tendrán la consideración de indemnizaciones en la cuantía legalmente reconocida, a los efectos de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de

modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, en tanto sean abonadas por una entidad aseguradora como consecuencia de la responsabilidad civil de su asegurado.

6. Reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley. En todo caso, no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.

CAPÍTULO II

Del aseguramiento obligatorio

Sección 1.ª Del deber de suscripción del seguro obligatorio

Artículo 2. *De la obligación de asegurarse.*

1. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata.

Se entiende que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España:

a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal.

b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.

c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario.

d) A efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo. Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo.

e) Cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, durante un período máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula española. A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera.

2. Con el objeto de controlar el efectivo cumplimiento de la obligación a que se refiere el apartado 1 y de que las personas implicadas en un accidente de circulación puedan averiguar con la mayor brevedad posible las circunstancias relativas a la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil de cada uno de los vehículos implicados en el accidente, las entidades aseguradoras remitirán al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria con los requisitos, en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente. El incumplimiento de esta obligación constituirá infracción administrativa muy grave o grave de acuerdo con lo dispuesto, respectivamente, en los artículos 40.3.s) y 40.4.u) del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre. El Ministerio de Economía y Hacienda coordinará sus actuaciones con el Ministerio del Interior para el adecuado ejercicio de sus respectivas competencias en este ámbito.

Quien, con arreglo al apartado 1, haya suscrito el contrato de seguro deberá acreditar su vigencia para que las personas implicadas en un accidente de circulación puedan averiguar con la mayor brevedad posible las circunstancias relativas al contrato y a la entidad aseguradora, sin perjuicio de las medidas administrativas que se adopten al indicado fin. Todo ello en la forma que se determine reglamentariamente.

3. Las autoridades aduaneras españolas serán competentes para comprobar la existencia y, en su caso, exigir a los vehículos extranjeros de países no miembros del Espacio Económico Europeo que no estén adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, y que pretendan acceder al territorio nacional, la suscripción de un seguro obligatorio que reúna, al menos, las condiciones y garantías establecidas en la legislación española. En su defecto, deberán denegarles dicho acceso.

4. En el caso de vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo o vehículos que teniendo su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país entren en España desde el territorio de otro Estado miembro, se podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro.

5. Además de la cobertura indicada en el apartado 1, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente.

6. En todo lo no previsto expresamente en esta Ley y en sus normas reglamentarias de desarrollo, el contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor se regirá por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

7. Las entidades aseguradoras deberán expedir a favor del propietario del vehículo y del tomador del seguro del vehículo asegurado, en caso de ser persona distinta de aquél, previa petición de cualquiera de ellos, y en el plazo de quince días hábiles, certificación acreditativa de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros, correspondientes a los cinco últimos años de seguro, si los hubiere o, en su caso, una certificación de ausencia de siniestros.

Artículo 3. *Incumplimiento de la obligación de asegurarse.*

1. El incumplimiento de la obligación de asegurarse determinará:

a) La prohibición de circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados.

b) El depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro.

Se acordará cautelarmente el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo por el tiempo de un mes, que en caso de reincidencia será de tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto será de un año, y deberá demostrarse, para levantar dicho depósito o precinto, que se dispone del seguro correspondiente. Los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto del vehículo serán por cuenta del propietario, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo.

c) Una sanción pecuniaria de 601 a 3.005 euros de multa, graduada según que el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción.

2. Para sancionar la infracción serán competentes los Jefes Provinciales de Tráfico o, en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, los órganos previstos en la normativa autonómica, en los términos establecidos en el artículo 71 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

3. La infracción se sancionará conforme a uno de los procedimientos sancionadores previstos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

4. El Ministerio del Interior y las autoridades competentes de las comunidades autónomas a las que se hayan transferido competencias en materia sancionadora entregarán al Consorcio de Compensación de Seguros el 50 por ciento del importe de las sanciones recaudadas al efecto, para compensar parte de las indemnizaciones satisfechas

por este último a las víctimas de la circulación en el cumplimiento de las funciones que legalmente tiene atribuidas.

Sección 2.ª Ámbito del aseguramiento obligatorio

Artículo 4. *Ámbito territorial y límites cuantitativos.*

1. El seguro obligatorio previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados.

Dicha cobertura incluirá cualquier tipo de estancia del vehículo asegurado en el territorio de otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo durante la vigencia del contrato.

2. Los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán:

a) en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.

b) en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro.

Los importes anteriores se actualizarán en función del índice de precios de consumo europeo, en el mismo porcentaje que comunique la Comisión Europea para la revisión de los importes mínimos recogidos en el apartado 2 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles. A estos efectos, mediante resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones se dará publicidad al importe actualizado.

3. La cuantía de la indemnización cubierta por el seguro obligatorio en los daños causados a las personas se determinará con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 1 de esta Ley.

Si la cuantía de las indemnizaciones resultase superior al importe de la cobertura del seguro obligatorio, se satisfará, con cargo a éste, dicho importe máximo, y el resto hasta el montante total de la indemnización quedará a cargo del seguro voluntario o del responsable del siniestro, según proceda.

4. Cuando el siniestro sea ocasionado en un Estado adherido al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, distinto de España, por un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, se aplicarán los límites de cobertura fijados por el Estado miembro en el que tenga lugar el siniestro. No obstante, si el siniestro se produce en un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, se aplicarán los límites de cobertura previstos en el apartado 2, siempre que estos sean superiores a los establecidos en el Estado donde se haya producido el siniestro.

Artículo 5. *Ámbito material y exclusiones.*

1. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente.

2. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.

3. Quedan también excluidos de la cobertura de los daños personales y materiales por el seguro de suscripción obligatoria quienes sufrieran daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado. A los efectos de esta ley, se entiende por robo la conducta tipificada como tal en el Código Penal. En los supuestos de robo será de aplicación lo dispuesto en el artículo 11.1.c).

Artículo 6. *Inoponibilidad por el asegurador.*

El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado ninguna otra exclusión, pactada o no, de la cobertura distinta de las recogidas en el artículo anterior.

En particular, no podrá hacerlo respecto de aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura la utilización o conducción del vehículo designado en la póliza por quienes carezcan de permiso de conducir, incumplan las obligaciones legales de orden técnico relativas al estado de seguridad del vehículo o, fuera de los supuestos de robo, utilicen ilegítimamente vehículos de motor ajenos o no estén autorizados expresa o tácitamente por su propietario.

Tampoco podrá oponer aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura del seguro al ocupante sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente.

El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado la existencia de franquicias.

No podrá el asegurador oponer frente al perjudicado, ni frente al tomador, conductor o propietario, la no utilización de la declaración amistosa de accidente.

CAPÍTULO III

Satisfacción de la indemnización en el ámbito del seguro obligatorio

Artículo 7. *Obligaciones del asegurador y del perjudicado.*

1. El asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, así como los gastos y otros perjuicios a los que tenga derecho según establece la normativa aplicable. Únicamente quedará exonerado de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo 1 de la presente Ley.

El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa para exigir al asegurador la satisfacción de los referidos daños, que prescribirá por el transcurso de un año.

No obstante, con carácter previo a la interposición de la demanda judicial, deberán comunicar el siniestro al asegurador, pidiendo la indemnización que corresponda. Esta reclamación extrajudicial contendrá la identificación y los datos relevantes de quien o quienes reclamen, una declaración sobre las circunstancias del hecho, la identificación del vehículo y del conductor que hubiesen intervenido en la producción del mismo de ser conocidas, así como cuanta información médica asistencial o pericial o de cualquier otro tipo tengan en su poder que permita la cuantificación del daño.

Esta reclamación interrumpirá el cómputo del plazo de prescripción desde el momento en que se presente al asegurador obligado a satisfacer el importe de los daños sufridos al perjudicado. Tal interrupción se prolongará hasta la notificación fehaciente al perjudicado de la oferta o respuesta motivada definitiva.

La información de interés contenida en los atestados e informes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargadas de la vigilancia del tráfico que recojan las circunstancias del accidente podrá ser facilitada por éstas a petición de las partes afectadas, perjudicados o entidades aseguradoras, salvo en el caso en que las diligencias se hayan entregado a la autoridad judicial competente para conocer los hechos, en cuyo caso deberán solicitar dicha información a ésta.

2. En el plazo de tres meses desde la recepción de la reclamación del perjudicado, tanto si se trata de daños personales como en los bienes, el asegurador deberá presentar una oferta motivada de indemnización si entendiera acreditada la responsabilidad y cuantificado el daño, que cumpla los requisitos del apartado 3 de este artículo. En caso contrario, o si la reclamación hubiera sido rechazada, dará una respuesta motivada que cumpla los requisitos del apartado 4 de este artículo.

A estos efectos, el asegurador, a su costa, podrá solicitar previamente los informes periciales privados que considere pertinentes, que deberá efectuar por servicios propios o concertados, si considera que la documentación aportada por el lesionado es insuficiente para la cuantificación del daño.

El incumplimiento de esta obligación constituirá infracción administrativa grave o leve.

Trascurrido el plazo de tres meses sin que se haya presentado una oferta motivada de indemnización por una causa no justificada o que le fuera imputable al asegurador, se devengarán intereses de demora, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9 de esta Ley. Estos mismos intereses de demora se devengarán en el caso de que, habiendo sido aceptada la oferta por el perjudicado, ésta no sea satisfecha en el plazo de cinco días, o no se consigne para pago la cantidad ofrecida.

El asegurador deberá observar desde el momento en que conozca, por cualquier medio, la existencia del siniestro, una conducta diligente en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización.

Lo dispuesto en el presente apartado será de aplicación para los accidentes que puedan indemnizarse por el sistema de las oficinas nacionales de seguro de automóviles, en cuyo caso toda referencia al asegurador se entenderá hecha a la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto) y a las entidades corresponsales autorizadas para representar a entidades aseguradoras extranjeras.

3. Para que sea válida a los efectos de esta Ley, la oferta motivada deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Contendrá una propuesta de indemnización por los daños en las personas y en los bienes que pudieran haberse derivado del siniestro. En caso de que concurran daños a las personas y en los bienes figurará de forma separada la valoración y la indemnización ofertada para unos y otros.

b) Los daños y perjuicios causados a las personas se calcularán según los criterios e importes que se recogen en el Título IV y el Anexo de esta Ley.

c) Contendrá, de forma desglosada y detallada, los documentos, informes o cualquier otra información de que se disponga para la valoración de los daños, incluyendo el informe médico definitivo, e identificará aquéllos en que se ha basado para cuantificar de forma precisa la indemnización ofertada, de manera que el perjudicado tenga los elementos de juicio necesarios para decidir su aceptación o rechazo.

d) Se hará constar que el pago del importe que se ofrece no se condiciona a la renuncia por el perjudicado del ejercicio de futuras acciones en el caso de que la indemnización percibida fuera inferior a la que en derecho pueda corresponderle.

e) Podrá consignarse para pago la cantidad ofrecida. La consignación podrá hacerse en dinero efectivo, mediante un aval solidario de duración indefinida y pagadero a primer requerimiento emitido por entidad de crédito o sociedad de garantía recíproca o por cualquier otro medio que, a juicio del órgano jurisdiccional correspondiente, garantice la inmediata disponibilidad, en su caso, de la cantidad consignada.

4. En el supuesto de que el asegurador no realice una oferta motivada de indemnización, deberá dar una respuesta motivada ajustada a los siguientes requisitos:

a) Dará contestación suficiente a la reclamación formulada, con indicación del motivo que impide efectuar la oferta de indemnización, bien sea porque no esté determinada la responsabilidad, bien porque no se haya podido cuantificar el daño o bien porque existe alguna otra causa que justifique el rechazo de la reclamación, que deberá ser especificada.

Cuando dicho motivo sea la dilatación en el tiempo del proceso de curación del perjudicado y no fuera posible determinar el alcance total de las secuelas padecidas a causa del accidente o porque, por cualquier motivo, no se pudiera cuantificar plenamente el daño, la respuesta motivada deberá incluir:

1.º La referencia a los pagos a cuenta o pagos parciales anticipados a cuenta de la indemnización resultante final, atendiendo a la naturaleza y entidad de los daños.

2.º El compromiso del asegurador de presentar oferta motivada de indemnización tan pronto como se hayan cuantificado los daños y, hasta ese momento, de informar motivadamente de la situación del siniestro cada dos meses desde el envío de la respuesta.

b) Contendrá, de forma desglosada y detallada, los documentos, informes o cualquier otra información de que se disponga, incluyendo el informe médico definitivo, que acrediten las razones de la entidad aseguradora para no dar una oferta motivada.

c) Incluirá una mención a que no requiere aceptación o rechazo expreso por el perjudicado, ni afecta al ejercicio de cualesquiera acciones que puedan corresponderle para hacer valer sus derechos.

5. En caso de disconformidad del perjudicado con la oferta motivada, las partes, de común acuerdo y a costa del asegurador, podrán pedir informes periciales complementarios, incluso al Instituto de Medicina Legal siempre que no hubiese intervenido previamente.

Esta misma solicitud al Instituto de Medicina Legal podrá realizarse por el lesionado aunque no tenga el acuerdo de la aseguradora, y con cargo a la misma. El Instituto de Medicina Legal que deba realizar el informe solicitará a la aseguradora que aporte los medios de prueba de los que disponga, entregando copia del informe pericial que emita a las partes.

Asimismo, el perjudicado también podrá solicitar informes periciales complementarios, sin necesidad de acuerdo del asegurador, siendo los mismos, en este caso, a su costa.

Esta solicitud de intervención pericial complementaria obligará al asegurador a efectuar una nueva oferta motivada en el plazo de un mes desde la entrega del informe pericial complementario, continuando interrumpido el plazo de prescripción para el ejercicio de las acciones judiciales. En todo caso, se reanudará desde que el perjudicado conociese el rechazo de solicitud por parte del asegurador de recabar nuevos informes.

6. Reglamentariamente podrá precisarse el contenido de la oferta motivada y de la respuesta motivada, así como las cuestiones relativas al procedimiento de solicitud, emisión, plazo y remisión de entrega del informe emitido por el Instituto de Medicina Legal correspondiente. Igualmente, dicha normativa garantizará la especialización de los Médicos Forenses en la valoración del daño corporal a través de las actividades formativas pertinentes.

7. En todo caso, el asegurador deberá afianzar las responsabilidades civiles y abonar las pensiones que por la autoridad judicial fueren exigidas a los presuntos responsables asegurados, de acuerdo con lo establecido en los artículos 764 y 765 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Las pensiones provisionales se calcularán de conformidad con los límites establecidos en el Anexo de esta Ley.

8. Una vez presentada la oferta o la respuesta motivada, en caso de disconformidad y a salvo del derecho previsto en el apartado 5 de este precepto, o transcurrido el plazo para su emisión, el perjudicado podrá bien acudir al procedimiento de mediación previsto en el artículo 14 para intentar solucionar la controversia, o bien acudir a la vía jurisdiccional oportuna para la reclamación de los daños y perjuicios correspondientes.

No se admitirán a trámite, de conformidad con el artículo 403 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, las demandas en las que no se acompañen los documentos que acrediten la presentación de la reclamación al asegurador y la oferta o respuesta motivada, si se hubiera emitido por el asegurador.

Artículo 8. *Convenios de indemnización directa. Declaración amistosa de accidente. Convenios de asistencia sanitaria para lesionados de tráfico.*

1. Para agilizar las indemnizaciones en el ámbito de los daños originados con ocasión del uso y circulación de vehículos de motor, la entidad aseguradora deberá adherirse a los convenios de indemnización directa entre entidades aseguradoras para la liquidación de siniestros de daños materiales.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el asegurador facilitará ejemplares de la denominada declaración amistosa de accidente que deberá utilizar el conductor para la declaración de los siniestros a su aseguradora.

3. Para agilizar la asistencia a los lesionados de tráfico, el asegurador podrá adherirse a los convenios sectoriales de asistencia sanitaria para lesionados de tráfico así como a convenios de indemnización directa de daños personales.

4. A estos efectos, dichos convenios deberán prever condiciones equivalentes y no discriminatorias para todas las entidades aseguradoras, sin que puedan imponerse restricciones que no sean indispensables para la consecución de aquel objetivo.

Artículo 9. *Mora del asegurador.*

Si el asegurador incurriese en mora en el cumplimiento de la prestación en el seguro de responsabilidad civil para la cobertura de los daños y perjuicios causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación, la indemnización de daños y perjuicios debidos por el asegurador se regirá por lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, con las siguientes singularidades:

a) No se impondrán intereses por mora cuando el asegurador acredite haber presentado al perjudicado la oferta motivada de indemnización a que se refieren los artículos 7.2 y 22.1 de esta Ley, siempre que la oferta se haga dentro del plazo previsto en los citados artículos y se ajusten en cuanto a su contenido a lo previsto en el artículo 7.3 de esta Ley. La falta de devengo de intereses de demora se limitará a la cantidad ofertada y satisfecha o consignada.

b) Cuando los daños causados a las personas hubiesen de sufrirse por éstas durante más de tres meses o su exacta valoración no pudiera ser determinada a efectos de la presentación de la oferta motivada a que se refiere la letra a) de este artículo, el órgano jurisdiccional correspondiente, a la vista de las circunstancias del caso y de los dictámenes e informes que precise, resolverá sobre la suficiencia o ampliación de la cantidad ofrecida y consignada por el asegurador, atendiendo a los criterios del Título IV y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el Anexo de esta Ley. Contra la resolución judicial que recaiga no cabrá recurso alguno.

c) Cuando, con posterioridad a una sentencia absolutoria o a otra resolución judicial que ponga fin, provisional o definitivamente, a un proceso penal y en la que se haya acordado que la suma consignada sea devuelta al asegurador o la consignación realizada en otra forma quede sin efecto, se inicie proceso civil en razón de la indemnización debida por el seguro, será aplicable lo dispuesto en el artículo 20.4 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, salvo que nuevamente se consigne la indemnización dentro de los 10 días siguientes a la notificación al asegurado del inicio del proceso.

Artículo 10. *Facultad de repetición.*

El asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir:

a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

b) Contra el tercero responsable de los daños.

c) Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir.

d) En cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.

La acción de repetición del asegurador prescribe por el transcurso del plazo de un año, contado a partir de la fecha en que hizo el pago al perjudicado.

Artículo 11. *Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros.*

1. Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio:

a) Indemnizar a quienes hubieran sufrido daños en sus personas, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido.

No obstante, si como consecuencia de un accidente causado por un vehículo desconocido se hubieran derivado daños personales significativos, el Consorcio de Compensación de Seguros habrá de indemnizar también los eventuales daños en los bienes derivados del mismo accidente. En este último caso, podrá fijarse reglamentariamente una franquicia no superior a 500 euros. Se considerarán daños personales significativos la

muerte, la incapacidad permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

b) Indemnizar los daños en las personas y en los bienes, ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, en ambos casos cuando dicho vehículo no esté asegurado.

c) Indemnizar los daños, a las personas y en los bienes, ocasionados en España por un vehículo que esté asegurado y haya sido objeto de robo o robo de uso.

Los daños a las personas y en los bienes ocasionados en otro Estado por un vehículo con estacionamiento habitual en España que esté asegurado y haya sido robado o robado de uso se indemnizarán por el Consorcio de Compensación de Seguros cuando el fondo nacional de garantía de ese Estado no asuma funciones de indemnización de los daños producidos por vehículos robados.

d) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando, en supuestos incluidos dentro del ámbito del aseguramiento de suscripción obligatoria o en los párrafos precedentes de este artículo, surgiera controversia entre el Consorcio de Compensación de Seguros y la entidad aseguradora acerca de quién debe indemnizar al perjudicado. No obstante lo anterior, si ulteriormente se resuelve o acuerda que corresponde indemnizar a la entidad aseguradora, ésta reembolsará al Consorcio de Compensación de Seguros la cantidad indemnizada más los intereses legales, incrementados en un 25 por 100, desde la fecha en que abonó la indemnización.

e) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando la entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso o, habiendo sido disuelta y encontrándose en situación de insolvencia, estuviera sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o ésta hubiera sido asumida por el propio Consorcio de Compensación de Seguros.

f) Reembolsar las indemnizaciones satisfechas a los perjudicados residentes en otros Estados del Espacio Económico Europeo por los organismos de indemnización, en los siguientes supuestos:

1.º Cuando el vehículo causante del accidente tenga su estacionamiento habitual en España, en el caso de que no pueda identificarse a la entidad aseguradora.

2.º Cuando el accidente haya ocurrido en España, en el caso de que no pueda identificarse al vehículo causante.

3.º Cuando el accidente haya ocurrido en España, en el caso de vehículos con estacionamiento habitual en terceros países adheridos al sistema de certificado internacional del seguro del automóvil (en adelante, carta verde) y no pueda identificarse a la entidad aseguradora.

g) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes derivados de accidentes ocasionados por un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre que el vehículo no esté asegurado y el accidente haya ocurrido dentro del plazo de 30 días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo.

En los supuestos previstos en los párrafos b) y c), quedarán excluidos de la indemnización por el Consorcio los daños a las personas y en los bienes sufridos por quienes ocuparan voluntariamente el vehículo causante del siniestro, conociendo que éste no estaba asegurado o que había sido robado, siempre que el Consorcio probase que aquellos conocían tales circunstancias.

2. El Consorcio de Compensación de Seguros asumirá las funciones que como organismo de información le atribuyen los artículos 24 y 25 de esta Ley.

3. El perjudicado tendrá acción directa contra el Consorcio de Compensación de Seguros en los casos señalados en este artículo, y éste podrá repetir en los supuestos definidos en el artículo 10 de esta Ley, así como contra el propietario y el responsable del accidente cuando se trate de vehículo no asegurado, o contra los autores, cómplices o encubridores del robo o

robo de uso del vehículo causante del siniestro, así como contra el responsable del accidente que conoció de la sustracción de aquel.

4. En los casos de repetición por el Consorcio de Compensación de Seguros será de aplicación el plazo de prescripción establecido en el artículo 10 de esta Ley.

5. El Consorcio no podrá condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

6. Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros el fomento del aseguramiento de suscripción obligatoria de los vehículos a motor.

TÍTULO II

Ordenamiento procesal civil

CAPÍTULO ÚNICO

Del ejercicio judicial de la acción ejecutiva

Artículo 12. *Procedimiento.*

La acción conferida en los artículos 7 y 11.3 de esta Ley a la víctima o a sus herederos contra el asegurador se podrá ejercitar en la forma establecida en este título.

Artículo 13. *Diligencias en el proceso penal preparatorias de la ejecución.*

Cuando en un proceso penal, incoado por hecho cubierto por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en la circulación de vehículos de motor, recayera sentencia absolutoria, si el perjudicado no hubiera renunciado a la acción civil ni la hubiera reservado para ejercitarla separadamente, el juez o tribunal que hubiera conocido de la causa dictará auto, a instancia de parte, en el que se determinará la cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización de los daños y perjuicios sufridos por cada perjudicado, amparados por dicho seguro de suscripción obligatoria y según la valoración que corresponda con arreglo al sistema de valoración del Anexo de esta Ley.

Se procederá de la misma forma en los casos de fallecimiento en accidente de circulación y se dictará auto que determine la cantidad máxima a reclamar por cada perjudicado, a solicitud de éste, cuando recaiga resolución que ponga fin, provisional o definitivamente, al proceso penal incoado, sin declaración de responsabilidad.

El auto referido se dictará a la vista de la oferta motivada o de la respuesta motivada del asegurador o del Consorcio de Compensación de Seguros, y contendrá la descripción del hecho, la indicación de las personas y vehículos que intervinieron y de los aseguradores de cada uno de éstos.

En todo caso, antes de dictarse el auto, si en las actuaciones no consta oferta motivada o respuesta motivada según las prescripciones de esta Ley, el juez convocará a los perjudicados y posibles responsables y sus aseguradores, incluido, en su caso, el Consorcio de Compensación de Seguros, a una comparecencia en el plazo de cinco días, a fin de que pueda aportarse la oferta o la respuesta motivada, o hacerse las alegaciones que consideren convenientes.

Si en la comparecencia se produjera acuerdo entre las partes, el mismo será homologado por el juez con los efectos de una transacción judicial.

De no alcanzarse el acuerdo, se dictará auto de cuantía máxima en el plazo de tres días desde la terminación de la comparecencia y contra el mismo no podrá interponerse recurso alguno.

Artículo 14. *Procedimiento de mediación en los casos de controversia.*

1. En caso de disconformidad con la oferta o la respuesta motivada y, en general, en los casos de controversia, las partes podrán acudir al procedimiento de mediación de conformidad con lo previsto en la Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles.

2. A tal efecto, será el perjudicado quién podrá solicitar el inicio de una mediación, en el plazo máximo de dos meses, a contar desde el momento que hubiera recibido la oferta o la respuesta motivada o los informes periciales complementarios si se hubieran pedido.

3. Podrán ejercer esta modalidad de mediación profesionales especializados en responsabilidad civil en el ámbito de la circulación y en el sistema de valoración previsto en esta Ley, que cuenten con la formación específica para ejercer la mediación en este ámbito. El mediador, además de facilitar la comunicación entre las partes y velar porque dispongan de la información y el asesoramiento suficientes, desarrollará una conducta activa tendente a posibilitar un acuerdo entre ellas.

4. Recibida la solicitud de mediación, el mediador o la institución de mediación citará a las partes para la celebración de la sesión informativa. En particular, el mediador informará a las partes de que son plenamente libres de alcanzar o no un acuerdo y de desistir del procedimiento en cualquier momento, así como que la duración de la mediación no podrá ser superior a tres meses, que el acuerdo que eventualmente alcancen será vinculante y podrán instar su elevación a escritura pública al objeto de configurarlo como un título ejecutivo.

Artículo 15. *Reclamación al asegurador.*

(Derogado)

Artículo 16. *Obligación de pago.*

(Derogado)

Artículo 17. *Títulos ejecutivos.*

Un testimonio del auto recaído en las diligencias a que se refiere el artículo 13 de esta Ley constituirá título ejecutivo suficiente para entablar el procedimiento regulado en este capítulo.

Artículo 18. *Límite cuantitativo.*

(Derogado)

Artículo 19. *Gastos de la tasación pericial.*

(Derogado)

TÍTULO III

De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

Artículo 20. *Ámbito de aplicación.*

1. Las disposiciones de este título resultarán de aplicación a los siniestros causados por vehículos que tengan su estacionamiento habitual y estén asegurados en un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre que:

a) El lugar en que ocurra el siniestro sea España y el perjudicado tenga su residencia en otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo.

b) El lugar en que ocurra el siniestro sea un Estado miembro del Espacio Económico Europeo distinto a España y el perjudicado tenga su residencia en España.

c) Los siniestros ocurran en terceros países adheridos al sistema de la carta verde cuando el perjudicado tenga su residencia habitual en España, o cuando el vehículo causante tenga su estacionamiento habitual y esté asegurado en España.

2. Lo dispuesto en los artículos 21, 22, 26 y 27 no será de aplicación cuando el siniestro haya sido causado por un vehículo que tenga su estacionamiento habitual y esté asegurado en el Estado de residencia del perjudicado.

3. Lo dispuesto en el artículo 29 resultará también aplicable a los accidentes causados por vehículos de terceros países adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico y de otros Estados asociados.

CAPÍTULO II

Representante encargado de la tramitación y liquidación en el país de residencia del perjudicado de los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia de este último

Artículo 21. *Elección, poderes y funciones del representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado por las entidades aseguradoras autorizadas en España en cada uno de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo.*

1. Las entidades aseguradoras domiciliadas en España y las sucursales de terceros países establecidas en territorio español deberán designar, en los restantes Estados miembros del Espacio Económico Europeo, un representante para la tramitación y liquidación, en el Estado de residencia del perjudicado, de los siniestros contemplados en el artículo 20.1.

2. El representante deberá residir o estar establecido en el Estado miembro en el que vaya a ejercer sus funciones y disponer de poderes suficientes para representar a la entidad aseguradora y satisfacer, en su integridad, las indemnizaciones a los perjudicados. A este efecto, deberá recabar toda la información necesaria y adoptar las medidas oportunas para la negociación de la liquidación en el idioma o idiomas oficiales del Estado de residencia del perjudicado.

3. Las entidades aseguradoras dispondrán de plena libertad para designar a estos representantes, que podrán actuar por cuenta de una o varias entidades. Así mismo, deberán comunicar su designación, nombre y dirección a los organismos de información de los distintos Estados miembros del Espacio Económico Europeo.

4. Lo dispuesto en los apartados anteriores no resultará de aplicación cuando el perjudicado tenga su residencia en España.

Artículo 22. *Procedimiento de reclamación de los perjudicados no residentes en España ante las entidades aseguradoras autorizadas en España o los representantes para tramitación y liquidación de siniestros por éstas designados en el resto de los Estados del Espacio Económico Europeo.*

1. El perjudicado podrá presentar la reclamación ante la entidad aseguradora establecida en España o ante el representante designado por esta en su país de residencia.

La entidad aseguradora o su representante contestarán a la reclamación en un plazo de tres meses desde su presentación, y deberá presentarse una oferta motivada si se ha determinado la responsabilidad y cuantificado el daño. En caso contrario, o si la reclamación hubiera sido rechazada, dará respuesta motivada a lo planteado en la reclamación.

2. Transcurrido el plazo mencionado en el apartado anterior sin que se haya presentado una oferta motivada, se devengarán intereses de demora de acuerdo con lo previsto en la legislación que en cada caso resulte de aplicación, en atención al lugar de ocurrencia del siniestro.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 constituirá infracción administrativa grave o leve de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 40.4.t) y 40.5.d) del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre.

4. La acción del representante para la tramitación y liquidación de siniestros no será suficiente para modificar el derecho material que se haya de aplicar en el caso concreto, ni para atribuir la competencia a los órganos jurisdiccionales del Estado miembro de residencia del perjudicado, salvo lo previsto en las normas de derecho internacional público y privado

sobre la ley aplicable a los accidentes de circulación y sobre la atribución de competencias jurisdiccionales.

Artículo 23. *Procedimiento de reclamación del perjudicado con residencia en España ante las entidades aseguradoras autorizadas en otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo o ante los representantes para tramitación y liquidación de siniestros por estas designados en España.*

1. El perjudicado con residencia en España, en los supuestos previstos en el artículo 20.1, podrá dirigirse directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o al representante en España para la tramitación y liquidación de siniestros por esta designado.

2. La acción del representante para la tramitación y liquidación de siniestros no será suficiente para atribuir la competencia a órganos jurisdiccionales del Estado miembro de residencia del perjudicado, salvo en lo previsto en las normas de derecho internacional privado sobre atribución de competencias jurisdiccionales.

CAPÍTULO III

Organismo de información

Artículo 24. *Designación y funciones del organismo de información.*

1. El Consorcio de Compensación de Seguros actuará como organismo de información, en los supuestos previstos en el artículo 20.1, para suministrar al perjudicado la información necesaria para que pueda reclamar a la entidad aseguradora o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros. A estos efectos, asumirá las siguientes funciones:

a) Facilitar información relativa al número de matrícula de los vehículos con estacionamiento habitual en España; número de la póliza de seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria que cubra al vehículo, con estacionamiento habitual en España, con indicación de la fecha de inicio y fin de vigencia de la cobertura; entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria, así como nombre y dirección del representante para la tramitación y liquidación de siniestros designados por las entidades aseguradoras.

Dicha información deberá conservarse durante siete años a partir de la fecha de la expiración del registro del vehículo o de la expiración de la póliza de seguro.

b) Coordinar la recogida de la información y su difusión.

c) Prestar asistencia a las personas que tengan derecho a conocer la información.

2. A los efectos de la información prevista en el apartado 1.a), se estará a lo dispuesto en el artículo 2.2 y en sus normas reglamentarias de desarrollo.

Artículo 25. *Obtención de información del Consorcio de Compensación de Seguros.*

1. El Consorcio de Compensación de Seguros prestará asistencia y facilitará la información a la que se refiere el artículo 24.1.a) a los perjudicados de accidentes de circulación ocurridos en un país distinto al de su residencia habitual, siempre que se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

a) Que el perjudicado tenga su residencia en España.

b) Que el vehículo causante del siniestro tenga su estacionamiento habitual en España.

c) Que el siniestro se haya producido en España.

2. El Consorcio de Compensación de Seguros facilitará, asimismo, al perjudicado el nombre y la dirección del propietario, del conductor habitual o del titular legal del vehículo con estacionamiento habitual en España, si aquel tuviera un interés legítimo en obtener dicha información. A estos efectos, la Dirección General de Tráfico o la entidad aseguradora proporcionará estos datos al Consorcio de Compensación de Seguros, y se establecerán, en todo caso, las medidas técnicas y organizativas necesarias para asegurar la

confidencialidad, seguridad e integridad de los datos y las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

A la información de que disponga el Consorcio de Compensación de Seguros tendrán acceso, además de los perjudicados, los aseguradores de éstos, los organismos de información de otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo, la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, en su calidad de organismo de indemnización, y los organismos de indemnización de otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo, así como los fondos de garantía de otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo. Tendrán también acceso a dicha información los centros sanitarios y servicios de emergencias médicas que suscriban convenios con el Consorcio de Compensación de Seguros y las entidades aseguradoras para la asistencia a lesionados de tráfico.

CAPÍTULO IV

Organismo de indemnización

Artículo 26. *Designación.*

En los supuestos previstos por el artículo 20.1, la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (en adelante, Ofesauto) tendrá la consideración de organismo de indemnización ante el que los perjudicados con residencia en España podrán presentar reclamación de indemnización en los supuestos previstos en el artículo 27.

Artículo 27. *Reclamaciones ante Ofesauto en su condición de organismo de indemnización español.*

1. Los perjudicados con residencia en España podrán presentar ante Ofesauto, en su condición de organismo de indemnización español, reclamación en los siguientes supuestos:

a) Si en el plazo de tres meses, a partir de la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación de indemnización a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España, ninguno de los dos ha formulado respuesta motivada a lo planteado en la reclamación; o

b) Si la entidad aseguradora no hubiera designado representante para la tramitación y liquidación de siniestros en España, salvo que el perjudicado haya presentado una reclamación de indemnización directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente y haya recibido de esta una respuesta motivada en los tres meses siguientes a la presentación de la reclamación.

No obstante, el perjudicado no podrá presentar una reclamación a Ofesauto, en su condición de organismo de indemnización, si ha ejercitado el derecho de acción directa contra la aseguradora.

2. Ofesauto, en su condición de organismo de indemnización, dará respuesta a la reclamación de indemnización en un plazo de dos meses, a contar desde la fecha en que le sea presentada por el perjudicado residente en España, sin que pueda condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado residente en España de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo. No obstante, pondrá término a su intervención si la entidad aseguradora o su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España da, con posterioridad, una respuesta motivada a la reclamación, o si tiene conocimiento con posterioridad de que el perjudicado ha ejercitado el derecho de acción directa contra la aseguradora del vehículo responsable.

3. Ofesauto, en su condición de organismo de indemnización español, informará inmediatamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España, al organismo de indemnización del Estado en que esté ubicado el establecimiento de la entidad aseguradora que emitió la póliza y, de conocerse su identidad, a la persona causante del

accidente de que ha recibido una reclamación del perjudicado y de que dará respuesta a dicha reclamación en un plazo de dos meses a contar desde la fecha de su presentación.

4. La intervención de Ofesauto, en su condición de organismo de indemnización español, se limita a los supuestos en los que la entidad aseguradora no cumpla sus obligaciones, y será subsidiaria de esta.

Artículo 28. *Derecho de repetición entre organismos de indemnización, subrogación y reembolso.*

Ofesauto, en su calidad de organismo de indemnización español, una vez haya indemnizado al perjudicado residente en España, tendrá derecho a reclamar del organismo de indemnización del Estado miembro en que se encuentre el establecimiento de la entidad aseguradora que emitió la póliza el reembolso del importe satisfecho en concepto de indemnización.

Ofesauto, en su calidad de organismo de indemnización del Estado miembro en que se encuentra el establecimiento de la aseguradora que emitió la póliza, una vez que haya reembolsado al organismo de indemnización del Estado de residencia del perjudicado el importe por éste abonado al perjudicado en concepto de indemnización, se subrogará en los derechos del perjudicado.

Artículo 29. *No identificación del vehículo o de la entidad aseguradora.*

Si no fuera posible identificar al vehículo o si, transcurridos dos meses desde el accidente, no fuera posible identificar a la entidad aseguradora, el perjudicado residente en España podrá solicitar una indemnización a Ofesauto, en su calidad de organismo de indemnización, por los límites del aseguramiento de suscripción obligatoria vigentes en el país de ocurrencia del siniestro. Dicho organismo de indemnización, una vez pagada la indemnización y por el importe satisfecho, pasará a ser acreedor:

a) Del fondo de garantía del Estado miembro en el que el vehículo tenga su estacionamiento habitual, en caso de que no pueda identificarse la entidad aseguradora.

b) Del fondo de garantía del Estado miembro en que haya ocurrido el accidente, en caso de que no pueda identificarse el vehículo.

c) Del fondo de garantía del Estado miembro en que haya ocurrido el accidente, en caso de vehículos de terceros países adheridos al sistema de carta verde.

CAPÍTULO V

Colaboración y acuerdos entre organismos. Ley aplicable y jurisdicción competente

Artículo 30. *Colaboración y acuerdos entre organismos.*

1. El Consorcio de Compensación de Seguros colaborará con el resto de organismos de información del Espacio Económico Europeo para facilitar el acceso a su información a los residentes en otros países distintos a España.

Para el adecuado cumplimiento de las funciones que se atribuyen en esta ley, el Consorcio podrá celebrar acuerdos con organismos de información, con organismos de indemnización y con aquellas organizaciones e instituciones creadas o designadas para la gestión de los siniestros a que se refiere el artículo 20 en otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo.

2. Ofesauto podrá celebrar acuerdos con los organismos de indemnización, con organismos de información o con otras instituciones creadas o designadas para la gestión de los siniestros a que se refiere el artículo 20 en otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo.

Artículo 31. *Ley aplicable y jurisdicción competente.*

Sin perjuicio de lo dispuesto por las normas de derecho internacional privado, a los siniestros a que se refiere este título les será de aplicación la legislación del Estado en cuyo

territorio haya ocurrido el accidente, y serán competentes los jueces y tribunales de dicho Estado.

TÍTULO IV

Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación

CAPÍTULO I

Criterios generales para la determinación de la indemnización del daño corporal

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 32. *Ámbito de aplicación y alcance.*

Este sistema tiene por objeto valorar todos los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta Ley.

Artículo 33. *Principios fundamentales del sistema de valoración.*

1. La reparación íntegra del daño y su reparación vertebrada constituyen los dos principios fundamentales del sistema para la objetivación de su valoración.

2. El principio de la reparación íntegra tiene por finalidad asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos. Las indemnizaciones de este sistema tienen en cuenta cualesquiera circunstancias personales, familiares, sociales y económicas de la víctima, incluidas las que afectan a la pérdida de ingresos y a la pérdida o disminución de la capacidad de obtener ganancias.

3. El principio de la reparación íntegra rige no sólo las consecuencias patrimoniales del daño corporal sino también las morales o extrapatrimoniales e implica en este caso compensar, mediante cuantías socialmente suficientes y razonables que respeten la dignidad de las víctimas, todo perjuicio relevante de acuerdo con su intensidad.

4. El principio de vertebración requiere que se valoren por separado los daños patrimoniales y los no patrimoniales y, dentro de unos y otros, los diversos conceptos perjudiciales.

5. La objetivación en la valoración del daño supone que se indemniza conforme a las reglas y límites establecidos en el sistema, por lo que no pueden fijarse indemnizaciones por conceptos o importes distintos de los previstos en él. No obstante, los perjuicios relevantes, ocasionados por circunstancias singulares y no contemplados conforme a las reglas y límites del sistema, se indemnizan como perjuicios excepcionales de acuerdo con las reglas establecidas al efecto en los artículos 77 y 112.

Artículo 34. *Daños objeto de valoración.*

1. Dan lugar a indemnización la muerte, las secuelas y las lesiones temporales de acuerdo con lo previsto en los artículos siguientes y con lo reflejado, respectivamente, en las tablas 1, 2 y 3 contenidas en el Anexo de esta Ley.

2. Cada una de estas tablas incluye de modo separado la reparación de los perjuicios personales básicos (1.A, 2.A y 3.A), de los perjuicios personales particulares (1.B, 2.B y 3.B) y de los perjuicios patrimoniales (1.C, 2.C y 3.C).

Artículo 35. *Aplicación del sistema de valoración.*

La correcta aplicación del sistema requiere la justificación de los criterios empleados para cuantificar las indemnizaciones asignadas según sus reglas, con tratamiento separado e individualizado de los distintos conceptos y partidas resarcitorias por los daños tanto extrapatrimoniales como patrimoniales.

Artículo 36. *Sujetos perjudicados.*

1. Tienen la condición de sujetos perjudicados:

a) La víctima del accidente.

b) Las categorías de perjudicados mencionadas en el artículo 62, en caso de fallecimiento de la víctima.

2. A los efectos de esta Ley, se considera que sufre el mismo perjuicio resarcible que el cónyuge viudo el miembro supérstite de una pareja de hecho estable constituida mediante inscripción en un registro o documento público o que haya convivido un mínimo de un año inmediatamente anterior al fallecimiento o un período inferior si tiene un hijo en común.

3. Excepcionalmente, los familiares de víctimas fallecidas mencionados en el artículo 62, así como los de grandes lesionados, tienen derecho a ser resarcidos por los gastos de tratamiento médico y psicológico que reciban durante un máximo de seis meses por las alteraciones psíquicas que, en su caso, les haya causado el accidente.

Artículo 37. *Necesidad de informe médico y deberes recíprocos de colaboración.*

1. La determinación y medición de las secuelas y de las lesiones temporales ha de realizarse mediante informe médico ajustado a las reglas de este sistema.

2. El lesionado debe prestar, desde la producción del daño, la colaboración necesaria para que los servicios médicos designados por cuenta del eventual responsable lo reconozcan y sigan el curso evolutivo de sus lesiones. El incumplimiento de este deber constituye causa no imputable a la entidad aseguradora a los efectos de la regla 8.ª del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, relativa al devengo de intereses moratorios.

3. Los servicios médicos proporcionarán tanto a la entidad aseguradora como al lesionado el informe médico definitivo que permita valorar las secuelas, las lesiones temporales y todas sus consecuencias personales. A los efectos del artículo 7.3.c) de esta Ley, carecerá de validez la oferta motivada que no adjunte dicho informe, salvo que éste se hubiera entregado con anterioridad.

Artículo 38. *Momento de la determinación de las circunstancias para la valoración del daño.*

1. A los efectos de la aplicación de las disposiciones de esta Ley, y en defecto de regla específica que disponga otra cosa, el momento de determinación de la edad de la víctima y de los perjudicados, así como de sus circunstancias personales, familiares y laborales es el de la fecha del accidente.

2. Los conceptos perjudiciales indemnizables, los criterios para su determinación y los demás elementos relevantes para la aplicación del sistema, en defecto de regla específica, son también los vigentes a la fecha del accidente.

Artículo 39. *Cómputo de edades.*

El cómputo de edad se realiza de fecha a fecha, por lo que las edades previstas en las disposiciones de esta Ley se alcanzan pasadas las cero horas del día en que se cumplen los años correspondientes. Las horquillas de edades comprenden desde que se alcanza la edad inicial hasta las cero horas del día en que se cumple la edad final. La referencia a que alguien tenga más de un cierto número de años se entiende hecha a que haya alcanzado esa edad.

Artículo 40. *Momento de determinación de la cuantía de las partidas resarcitorias.*

1. La cuantía de las partidas resarcitorias será la correspondiente a los importes del sistema de valoración vigente a la fecha del accidente, con la actualización correspondiente al año en que se determine el importe por acuerdo extrajudicial o por resolución judicial.

2. En cualquier caso, no procederá esta actualización a partir del momento en que se inicie el devengo de cualesquiera intereses moratorios.

3. Las reglas de los dos apartados anteriores afectarán igualmente a las partidas de gastos realizados, partiendo del nominal satisfecho en la fecha de su desembolso.

4. Si se realizan pagos a cuenta, las cantidades que se abonen se actualizarán de acuerdo con las reglas previstas en los apartados anteriores y se deducirán de ese modo del importe global.

Artículo 41. *Indemnización mediante renta vitalicia.*

1. En cualquier momento las partes pueden convenir o el juez acordar, a petición de cualquiera de ellas, la sustitución total o parcial de la indemnización fijada de acuerdo con el sistema establecido en esta Ley por la constitución de una renta vitalicia en favor del perjudicado.

2. En todo caso, el juez puede acordar de oficio tal sustitución, al menos parcial, cuando se trate del resarcimiento de los perjuicios padecidos por menores o personas con capacidad modificada judicialmente y la estime necesaria para proteger más eficazmente sus intereses.

Artículo 42. *Cálculo de la renta vitalicia.*

1. Si la indemnización se establece en forma de renta vitalicia, su importe se calcula de modo que sea equivalente al capital de la indemnización que resulta de este sistema de acuerdo con la tabla técnica de coeficientes actuariales de conversión entre rentas y capitales (TT1) incluida en las bases técnicas actuariales a las que se refiere el artículo 48. Dicha renta se actualizará cada año de acuerdo con el porcentaje del índice de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

2. La renta vitalicia anual equivalente a la indemnización en capital se calcula dividiéndolo por un coeficiente actuarial que tiene en cuenta:

a) la duración vitalicia,

b) el riesgo de fallecimiento del perjudicado o del lesionado, que se determina mediante las tablas actuariales de mortalidad utilizadas en esta Ley, y

c) la tasa de interés de descuento, que tiene en cuenta la inflación.

3. La renta anual puede fraccionarse en períodos inferiores, dividiéndose en tal caso por meses o por el período temporal que corresponda.

Artículo 43. *Modificación de las indemnizaciones fijadas.*

Una vez establecida, la indemnización sólo puede revisarse por la alteración sustancial de las circunstancias que determinaron su fijación o por la aparición de daños sobrevenidos.

Artículo 44. *Indemnización por lesiones temporales en caso de fallecimiento del lesionado antes de fijarse la indemnización.*

La indemnización que deben percibir los herederos del lesionado se fijará de acuerdo con el tiempo transcurrido desde el accidente hasta la estabilización de sus lesiones, o en su caso, hasta su fallecimiento, si éste es anterior.

Artículo 45. *Indemnización por secuelas en caso de fallecimiento del lesionado tras la estabilización y antes de fijarse la indemnización.*

En el caso de lesionados con secuelas que fallecen tras la estabilización y antes de fijarse la indemnización, sus herederos perciben la suma de las cantidades que resultan de las reglas siguientes:

a) En concepto de daño inmediato, el quince por ciento del perjuicio personal básico que corresponde al lesionado de acuerdo con las tablas 2.A.1 y 2.A.2.

b) Las cantidades que correspondan al porcentaje restante del perjuicio personal básico y a la aplicación de las tablas 2.B y 2.C en lo relativo al lucro cesante, en proporción al tiempo transcurrido desde la fecha de la estabilización hasta el fallecimiento, teniendo en cuenta la esperanza de vida del fallecido en la fecha de la estabilización, de acuerdo con la tabla técnica de esperanzas de vida (TT2) incluida en las bases técnicas actuariales a las que se refiere el artículo 48.

A los efectos de este cálculo se considera que la esperanza de vida de víctimas de más de ochenta años es siempre de ocho años.

Artículo 46. *Indemnización de gastos en caso de fallecimiento del lesionado antes de fijarse la indemnización.*

La indemnización por gastos resarcibles comprende exclusivamente aquellos en los que se haya incurrido hasta la fecha del fallecimiento.

Artículo 47. *Compatibilidad de la indemnización a los herederos con la indemnización a los perjudicados por la muerte del lesionado.*

En el caso de que el fallecimiento del lesionado se haya producido por causa de las lesiones padecidas y antes de fijarse la indemnización, la indemnización que corresponda a sus herederos según lo previsto en los artículos anteriores es compatible con la que corresponda a los perjudicados por su muerte.

Artículo 48. *Bases técnicas actuariales.*

Las bases técnicas actuariales, que contienen las hipótesis económico-financieras y biométricas del cálculo de los coeficientes actuariales, se establecerán por el Ministro de Economía y Competitividad.

Artículo 49. *Actualizaciones.*

1. A partir del año siguiente a la entrada en vigor de esta Ley, las cuantías y límites indemnizatorios fijados en ella y en sus tablas quedan automáticamente actualizadas con efecto a 1 de enero de cada año en el porcentaje del índice de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

2. No obstante, las tablas de lucro cesante y de ayuda de tercera persona, por su naturaleza, se actualizan conforme a las bases técnicas actuariales. Asimismo la tabla de gasto de asistencia sanitaria futura se actualiza, en su caso, de acuerdo con lo que se establezca en los convenios sanitarios que se suscriban con los servicios públicos de salud según lo establecido en el artículo 114, y teniendo en cuenta la variación de los costes soportados por los servicios sanitarios.

3. La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones hará públicas por resolución las cuantías indemnizatorias actualizadas para facilitar su conocimiento y aplicación.

Sección 2.ª Definiciones

Artículo 50. *Pérdida de autonomía personal.*

A efectos de esta Ley la pérdida de autonomía personal consiste en el menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que impide o limita la realización de las actividades esenciales de la vida ordinaria.

Artículo 51. *Actividades esenciales de la vida ordinaria.*

A efectos de esta Ley se entiende por actividades esenciales de la vida ordinaria comer, beber, asearse, vestirse, sentarse, levantarse y acostarse, controlar los esfínteres, desplazarse, realizar tareas domésticas, manejar dispositivos, tomar decisiones y realizar otras actividades análogas relativas a la autosuficiencia física, intelectual, sensorial u orgánica.

Artículo 52. *Gran lesionado.*

A efectos de esta Ley se entiende por gran lesionado quien no puede llevar a cabo las actividades esenciales de la vida ordinaria o la mayor parte de ellas.

Artículo 53. *Pérdida de desarrollo personal.*

A efectos de esta Ley se entiende que la pérdida de desarrollo personal consiste en el menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que impide o limita la realización de actividades específicas de desarrollo personal.

Artículo 54. *Actividades específicas de desarrollo personal.*

A efectos de esta Ley se entiende por actividades de desarrollo personal aquellas actividades, tales como las relativas al disfrute o placer, a la vida de relación, a la actividad sexual, al ocio y la práctica de deportes, al desarrollo de una formación y al desempeño de una profesión o trabajo, que tienen por objeto la realización de la persona como individuo y como miembro de la sociedad.

Artículo 55. *Asistencia sanitaria.*

A efectos de esta Ley se entiende por asistencia sanitaria la prestación de servicios médicos, hospitalarios, farmacéuticos, así como las prestaciones complementarias que se requieran para el diagnóstico o tratamiento de las lesiones y el transporte necesario para poder prestar la asistencia. A menos que sea objeto de una partida resarcitoria específica, se entiende que también incluye la prestación de servicios de rehabilitación.

Artículo 56. *Prótesis.*

A efectos de esta Ley son prótesis los productos sanitarios, implantables o externos, cuya finalidad es sustituir total o parcialmente una estructura corporal o bien modificar, corregir o facilitar su función fisiológica.

Artículo 57. *Órtesis.*

A efectos de esta Ley son órtesis los productos sanitarios no implantables que, adaptados individualmente al paciente, se destinan a modificar las condiciones estructurales o funcionales del sistema sensorial, neuromuscular o del esqueleto.

Artículo 58. *Ayudas técnicas y productos de apoyo para la autonomía personal.*

A efectos de esta Ley son ayudas técnicas y productos de apoyo para la autonomía personal para personas con discapacidad los instrumentos, equipos o sistemas utilizados por una persona con discapacidad, fabricados especialmente o disponibles en el mercado, que potencian la autonomía personal o que tienen por objeto prevenir, compensar, controlar, mitigar o neutralizar deficiencias, limitaciones en la actividad y restricciones en la vida de relación. También se incluyen aquellos que potencien su autonomía personal.

Artículo 59. *Medios técnicos.*

A efectos de esta Ley son medios técnicos las ayudas técnicas incorporadas a un inmueble.

Artículo 60. *Unidad familiar.*

A efectos de esta Ley se entiende por unidad familiar, en caso de matrimonio o pareja de hecho estable, la integrada por los cónyuges o miembros de la pareja y, en su caso, por los hijos, ascendientes y demás familiares y allegados que convivan con ellos. También es unidad familiar la que conlleve, por lo menos, la convivencia de un ascendiente con un descendiente o entre hermanos.

CAPÍTULO II

Reglas para la valoración del daño corporal

Sección 1.ª Indemnizaciones por causa de muerte

Artículo 61. *Valoración de las indemnizaciones por causa de muerte.*

1. Las indemnizaciones por causa de muerte se cuantifican conforme a las disposiciones y reglas que se establecen en esta Sección y que se reflejan en los distintos apartados de la tabla 1 que figura como Anexo.

2. La tabla 1 contiene tres apartados para valorar los perjuicios de cada uno de los perjudicados:

a) La tabla 1.A establece la cuantía de perjuicio personal básico de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.
b) La tabla 1.B establece las cuantías de los perjuicios personales particulares y excepcionales de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.
c) La tabla 1.C establece las cuantías de los perjuicios patrimoniales, distinguiendo las categorías del daño emergente y del lucro cesante, de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.

Subsección 1.ª Perjuicio personal básico (Disposiciones relativas a la tabla 1.A)

Artículo 62. *Categorías de perjudicados.*

1. En caso de muerte existen cinco categorías autónomas de perjudicados: el cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados.
2. Tiene la condición de perjudicado quien está incluido en alguna de dichas categorías, salvo que concurran circunstancias que supongan la inexistencia del perjuicio a resarcir.
3. Igualmente tiene la condición de perjudicado quien, de hecho y de forma continuada, ejerce las funciones que por incumplimiento o inexistencia no ejerce la persona perteneciente a una categoría concreta o asume su posición.

Artículo 63. *El cónyuge viudo.*

1. El cónyuge viudo no separado legalmente recibe un importe fijo hasta los quince años de convivencia, en función del tramo de edad de la víctima, y un incremento por cada año adicional o fracción.
2. A los efectos del cómputo establecido en el apartado anterior, si quienes constituyen pareja de hecho estable contraen matrimonio, los años de convivencia se suman a los de matrimonio.
3. La separación de hecho y la presentación de la demanda de nulidad, separación o divorcio se equiparan a la separación legal.
4. En caso de concurrencia de cónyuges o parejas de hecho estables, en los supuestos en que la legislación aplicable lo permita, el importe fijo que establece el apartado 1 se distribuye a partes iguales, y en caso de existir incrementos adicionales, se toma el incremento mayor y se distribuye en proporción a los años adicionales de convivencia.

Artículo 64. *Los ascendientes.*

1. Cada progenitor recibe un importe fijo que varía en función de si el hijo fallecido tenía hasta treinta años o más de treinta.
2. Cada abuelo tiene la consideración de perjudicado en caso de premoriencia del progenitor de su rama familiar y percibe una cantidad fija con independencia de la edad del nieto fallecido.

Artículo 65. *Los descendientes.*

1. Se asigna una cantidad fija a cada hijo que varía en función de su edad, distinguiéndose, en atención a sus distintas etapas de madurez y desarrollo, los cuatro tramos siguientes:

a) hasta catorce años,
b) desde catorce hasta veinte años,
c) desde veinte hasta treinta años y
d) a partir de treinta años.

2. Los nietos tienen la consideración de perjudicados en caso de premoriencia del progenitor que fuera hijo del abuelo fallecido y perciben una cantidad fija con independencia de su edad.

Artículo 66. *Los hermanos.*

1. Cada hermano recibe una cantidad fija que varía en función de su edad, según tenga hasta treinta años o más de treinta.
2. A estos efectos, el hermano de vínculo sencillo se equipara al de doble vínculo.

Artículo 67. *Los allegados.*

1. Son allegados aquellas personas que, sin tener la condición de perjudicados según las reglas anteriores, hubieran convivido familiarmente con la víctima durante un mínimo de cinco años inmediatamente anteriores al fallecimiento y fueran especialmente cercanas a ella en parentesco o afectividad.
2. Cada allegado percibe una cantidad fija, cualquiera que sea su edad.

Subsección 2.ª Perjuicio personal particular (Disposiciones relativas a la tabla 1.B)

Artículo 68. *Resarcimiento de perjuicios particulares.*

1. Los perjuicios particulares de cada perjudicado se resarcen mediante la aplicación de criterios específicos que incrementan la indemnización básica fijada en la tabla 1.A.
2. Los perjuicios particulares no son excluyentes entre sí y, de concurrir en un perjudicado, son acumulables.
3. En el caso del allegado el único perjuicio particular resarcible es, en su caso, el de su discapacidad física, intelectual y sensorial según lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 69. *Perjuicio particular por discapacidad física, intelectual o sensorial del perjudicado.*

1. El resarcimiento del perjuicio particular por discapacidad física, intelectual o sensorial, previa al accidente o a resultas del mismo, tiene por objeto compensar la alteración perceptible que el fallecimiento de la víctima provoca en la vida del perjudicado.
2. Para que este perjuicio sea resarcible se requiere como mínimo un grado de discapacidad del treinta y tres por ciento, que se acredita mediante resolución administrativa o cualquier otro medio de prueba admitido en Derecho.
3. Este perjuicio se resarcirá mediante un incremento de la indemnización básica que le corresponda, que oscilará entre el veinticinco y el setenta y cinco por ciento, en atención al grado de discapacidad, la intensidad de la alteración y la edad del perjudicado.

Artículo 70. *Perjuicio particular por convivencia del perjudicado con la víctima.*

1. La convivencia con la víctima constituye un perjuicio particular en todos los perjudicados, con excepción del cónyuge y víctimas o perjudicados menores de treinta años. En los casos exceptuados, esta circunstancia ya está ponderada en la indemnización por perjuicio personal básico.
2. Cuando el perjudicado sea el abuelo o el nieto de la víctima y exista convivencia, la indemnización por perjuicio personal básico que en su caso corresponda se incrementa en un cincuenta por ciento.
3. En los demás casos, cuando el perjudicado tenga más de treinta años y conviva con la víctima, se resarce como perjuicio personal particular la diferencia entre la indemnización por perjuicio personal básico prevista para un perjudicado menor de treinta años de su misma categoría y la que le corresponde a él por el mismo concepto.

Artículo 71. *Perjuicio particular del perjudicado único de su categoría.*

La condición de perjudicado único dentro de cada categoría, con la excepción del cónyuge, constituye un perjuicio particular que se resarce mediante un incremento del veinticinco por ciento de la indemnización por perjuicio personal básico.

Artículo 72. *Perjuicio particular del perjudicado familiar único.*

La condición de perjudicado familiar único constituye un perjuicio particular que se resarce mediante un incremento del veinticinco por ciento de la indemnización por perjuicio personal básico.

Artículo 73. *Perjuicio particular por fallecimiento del progenitor único.*

El fallecimiento del único progenitor vivo del perjudicado constituye un perjuicio particular que se resarce mediante un incremento de la indemnización por perjuicio personal básico del:

a) Cincuenta por ciento, en el caso de hijos de hasta veinte años.
b) Veinticinco por ciento, en el caso de hijos mayores de veinte años.

Artículo 74. *Perjuicio particular por fallecimiento de ambos progenitores en el mismo accidente.*

El fallecimiento de ambos progenitores en el mismo accidente constituye un perjuicio particular que se resarce mediante un incremento de la indemnización por perjuicio personal básico por la muerte de cada progenitor del:

a) Setenta por ciento, en el caso de hijos de hasta veinte años.
b) Treinta y cinco por ciento, en el caso de hijos mayores de veinte años.

Artículo 75. *Perjuicio particular por fallecimiento del hijo único.*

El fallecimiento del único hijo del perjudicado constituye un perjuicio particular que se resarce mediante un incremento del veinticinco por ciento de la indemnización por perjuicio personal básico.

Artículo 76. *Perjuicio particular por fallecimiento de víctima embarazada con pérdida de feto.*

El fallecimiento de víctima embarazada con pérdida de feto a consecuencia del accidente constituye un perjuicio particular que se resarce mediante una cantidad fija que percibe el cónyuge. Dicha cantidad es superior si la pérdida de feto tiene lugar una vez transcurridas doce semanas de gestación.

Artículo 77. *Perjuicio excepcional.*

Los perjuicios excepcionales a los que se refiere el artículo 33 se indemnizan, con criterios de proporcionalidad, con un límite máximo de incremento del veinticinco por ciento de la indemnización por perjuicio personal básico.

Subsección 3.ª Perjuicio patrimonial (Disposiciones relativas a la tabla 1.C)

Artículo 78. *Perjuicio patrimonial básico.*

1. Cada perjudicado recibe, sin necesidad de justificación, una cantidad fija por la cuantía fijada en la tabla 1.C, por los gastos razonables que cause el fallecimiento, como el desplazamiento, la manutención, el alojamiento y otros análogos.
2. Si el importe de dichos gastos excede del establecido en el apartado anterior, su resarcimiento requiere justificación.

Artículo 79. *Gastos específicos.*

Además de los previstos en el artículo anterior, se abonan los gastos de traslado del fallecido, entierro y funeral conforme a los usos y costumbres del lugar donde se preste el servicio. Se abonan igualmente los gastos de repatriación del fallecido al país de origen.

Artículo 80. *Concepto de lucro cesante en los supuestos de muerte.*

En los supuestos de muerte el lucro cesante consiste en las pérdidas netas que sufren aquellos que dependían económicamente de los ingresos de la víctima y que por ello tienen la condición de perjudicados.

Artículo 81. *Cálculo del lucro cesante.*

1. Para calcular el lucro cesante de cada perjudicado se multiplican los ingresos netos de la víctima como multiplicando, por el coeficiente actuarial que, como multiplicador, corresponda a cada perjudicado según las reglas que se establecen en los artículos siguientes.

2. Cuando el ingreso neto de la víctima se encuentre entre dos niveles de ingreso neto de la tabla 1.C se asigna el lucro cesante correspondiente al límite superior.

Artículo 82. *Personas perjudicadas.*

1. A efectos de esta Ley se consideran persona perjudicada el cónyuge y los hijos menores de edad y se presume que también lo son, salvo prueba en contrario, los hijos de hasta treinta años.

2. En los demás casos sólo tienen la condición de personas perjudicadas las incluidas en el artículo 62 que acrediten que dependían económicamente de la víctima y los cónyuges separados o ex cónyuges que tengan derecho a percibir pensión compensatoria que se extinga por el fallecimiento de la víctima.

Artículo 83. *Multiplicando en caso de víctimas con ingresos de trabajo personal o en situación de desempleo.*

1. En el caso de víctimas con ingresos de trabajo personal el multiplicando consiste en los ingresos netos acreditados de la víctima fallecida percibidos durante el año natural anterior al fallecimiento o la media de los obtenidos durante los tres años naturales inmediatamente anteriores al accidente, si fuera superior, que se proyectará hasta la edad de jubilación y, a partir de ésta, en la pensión de jubilación estimada. Si la víctima estaba jubilada, consiste en el importe anual neto de la pensión que percibía en el momento de su fallecimiento.

2. Si la víctima hubiera estado en situación de desempleo en cualquiera de los tres años anteriores al fallecimiento, para el cálculo de los ingresos previstos en el apartado anterior se tendrán en cuenta las prestaciones de desempleo que haya percibido y, en caso de no haberlas percibido, se computará como ingreso un salario mínimo interprofesional anual.

Artículo 84. *Multiplicando en el caso de víctimas con dedicación exclusiva a las tareas del hogar de la unidad familiar.*

1. El trabajo no remunerado de la víctima que no obtenía ingresos por ser la persona que contribuía al sostenimiento de su unidad familiar mediante la dedicación exclusiva a las tareas del hogar se valora en el equivalente a un salario mínimo interprofesional anual.

2. En unidades familiares de más de dos personas la equivalencia establecida en el apartado anterior se incrementará en un diez por ciento del salario mínimo interprofesional anual por perjudicado adicional menor de edad, persona con discapacidad o mayor de sesenta y siete años que conviva en la unidad familiar de la víctima sin que ese incremento adicional pueda superar el importe de otro medio salario mínimo interprofesional anual.

Artículo 85. *Multiplicando en el caso de víctimas con dedicación parcial a las tareas del hogar de la unidad familiar.*

Si la víctima estaba acogida a una reducción de la jornada de trabajo para compatibilizar el trabajo remunerado con las tareas del hogar de su unidad familiar, la cantidad a percibir será de un tercio de la que resulte de realizar todas las operaciones de cálculo del lucro cesante con el multiplicando del artículo anterior, cantidad que será compatible con la que corresponda por lucro cesante con arreglo al artículo 83. El mismo criterio se aplicará en

todos los casos en que demuestre que desempeñaba un trabajo a tiempo parcial por los mismos motivos.

Artículo 86. *Multiplicador.*

1. El multiplicador es el coeficiente que se obtiene para cada perjudicado y que resulta de combinar los factores siguientes:

a) la cuota del perjudicado de acuerdo con las reglas previstas en el artículo 87, en materia de cálculo de cuotas,
b) las pensiones públicas a las que tenga derecho el perjudicado por el fallecimiento de la víctima,
c) la duración de su dependencia económica,
d) el riesgo de su fallecimiento y
e) la tasa de interés de descuento, que tiene en cuenta la inflación.

2. Los factores mencionados se calculan de acuerdo con las bases técnicas actuariales establecidas según lo dispuesto en el artículo 48.
3. A los efectos de determinar el multiplicador podrán establecerse reglamentariamente otros factores complementarios que tengan en cuenta otras contingencias relativas al perjudicado y que sirvan a la mejor individualización del perjuicio.

Artículo 87. *Variable relativa a la cuota del perjudicado.*

1. El multiplicando que resulta de los criterios que establecen los artículos 83 a 85 se distribuye entre los perjudicados teniendo en cuenta que la víctima destinaba una parte a cubrir sus propias necesidades (quota sibi) que se cifra, como mínimo, en un diez por ciento.
2. Los criterios de distribución son los siguientes:

a) Cuando exista cónyuge o un solo perjudicado, su cuota será del sesenta por ciento.
b) Cuando exista más de un perjudicado, la cuota del cónyuge será del sesenta por ciento, la de cada hijo del treinta por ciento y la de cualquier otro perjudicado del veinte por ciento, incluido el cónyuge separado o el ex cónyuge que tenga derecho a percibir una pensión compensatoria que se extinga por el fallecimiento de la víctima.

3. Cuando la suma de las cuotas de los perjudicados sea superior al noventa por ciento, se redistribuirán de modo proporcional, dando lugar a la correspondiente reducción de la indemnización de cada uno de ellos.
4. En caso de perjudicado único al que se refiere el apartado 2.a), la indemnización correspondiente a la cuota del sesenta por ciento se calcula multiplicando por dos el importe resultante de la tabla 1.C correspondiente, cuando se trate de hijo, y por tres en los demás casos.

Artículo 88. *Variable relativa a pensiones públicas a favor del perjudicado.*

1. Las pensiones públicas a las que tengan derecho los perjudicados por el fallecimiento de la víctima, tales como las de viudedad u orfandad, producen el efecto de reducir el perjuicio.
2. En todo caso, las pensiones públicas futuras que deban ser tenidas en cuenta para el cálculo se estiman de acuerdo con las bases técnicas actuariales.
3. El perjudicado por el fallecimiento de una víctima con ingresos del trabajo personal podrá acreditar que no tiene derecho a pensión pública alguna o que tiene derecho a una pensión distinta de la prevista en las bases técnicas actuariales del multiplicador.
4. Al perjudicado por el fallecimiento de una víctima que no obtenía ingresos por dedicarse en exclusiva a las tareas del hogar de su unidad familiar, aunque no percibe pensiones públicas, se le aplicarán las indemnizaciones por lucro cesante previstas en las tablas 1.C para víctimas con ingresos, si bien incrementadas en un veinticinco por ciento.

Artículo 89. *Duración de la variable de dependencia económica.*

1. La dependencia económica de progenitores, abuelos y personas con discapacidad que determina que dependan económicamente de la víctima es vitalicia.

2. En los demás casos el lucro cesante es un perjuicio temporal y se calcula sobre el periodo de tiempo que se estime que habría durado la situación de dependencia económica de acuerdo con las reglas de los artículos siguientes.

Artículo 90. *Duración de la dependencia económica del cónyuge viudo.*

1. Cuando el perjudicado sea el cónyuge viudo se considerará que, de no haberse producido el fallecimiento, el matrimonio hubiera tenido una duración mínima de quince años.

2. Si en el momento del fallecimiento el matrimonio hubiera tenido una duración superior a los quince años, se considerará que el matrimonio se habría mantenido en el futuro el mismo número de años.

Artículo 91. *Duración de la dependencia económica de los hijos, nietos y hermanos.*

1. Si los perjudicados son hijos, nietos o hermanos de la víctima y acreditan dependencia económica, se considera que ésta se habría prolongado hasta cumplir los treinta años y siempre por un período de al menos tres años.

2. Si en la fecha del fallecimiento de la víctima el perjudicado es mayor de treinta años, se considera que la dependencia se habría prolongado durante tres años.

Artículo 92. *Duración de la dependencia de otros perjudicados.*

1. En el caso de allegados con dependencia económica acreditada, se considera que la dependencia se habría prolongado tres años.

2. Si el fallecimiento provoca la extinción de la pensión que tenía derecho a percibir el cónyuge separado o el ex cónyuge, su perjuicio se concreta en el importe correspondiente a dicha pensión durante un máximo de tres años.

Sección 2.ª Indemnizaciones por secuelas

Artículo 93. *Valoración de las indemnizaciones por secuelas.*

1. Son secuelas las deficiencias físicas, intelectuales, orgánicas y sensoriales y los perjuicios estéticos que derivan de una lesión y permanecen una vez finalizado el proceso de curación. El material de osteosíntesis que permanece al término de este proceso tiene la consideración de secuela.

2. Las indemnizaciones por secuelas se cuantifican conforme a las disposiciones y reglas que se establecen en este Capítulo y que se reflejan en los distintos apartados de la tabla 2 que figura como Anexo.

3. La tabla 2.A contiene tres apartados:

a) La tabla 2.A establece la cuantía del perjuicio personal básico de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.

b) La tabla 2.B establece la cuantía de los perjuicios personales particulares y excepcionales de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.

c) La tabla 2.C establece la cuantía de los perjuicios patrimoniales, distinguiendo las categorías del daño emergente y del lucro cesante, de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.

Artículo 94. *Determinación de los perjudicados.*

1. En los supuestos de secuelas son perjudicados los lesionados que las padecen.

2. También son perjudicados, con carácter excepcional, los familiares de grandes lesionados en los términos establecidos en el artículo 36.3.

Subsección 1.ª Perjuicio personal básico (Disposiciones relativas a la tabla 2.A)

Artículo 95. *Determinación de la indemnización del perjuicio personal básico.*

1. La valoración económica del perjuicio personal básico en caso de secuelas se determina conforme a lo que resulta de las reglas recogidas en la tabla 2.A.

2. La determinación de las secuelas y de su gravedad e intensidad se realiza de acuerdo con el baremo médico contenido en la tabla 2.A.1.

3. La determinación de la indemnización por secuelas se realiza de acuerdo con el baremo económico contenido en la tabla 2.A.2.

Artículo 96. *El baremo médico.*

1. El baremo médico contiene la relación de las secuelas que integran el perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial permanente, con su clasificación, descripción y medición, y también incluye un capítulo especial dedicado al perjuicio estético.

2. La medición del perjuicio psicofísico, orgánico o sensorial de las secuelas se realiza mediante un porcentaje de menoscabo expresado en puntos, con un máximo de cien.

3. La medición del perjuicio estético de las secuelas se realiza mediante un porcentaje de menoscabo expresado en puntos, con un máximo de cincuenta, que corresponde a un porcentaje del cien por cien.

Artículo 97. *Reglas de aplicación del perjuicio psicofísico¸ orgánico y sensorial.*

1. La puntuación otorgada al perjuicio psicofísico¸ orgánico y sensorial de cada secuela, según criterio clínico, tiene en cuenta su intensidad y gravedad desde el punto de vista anatómico-funcional, sin tomar en consideración la edad o el sexo del lesionado, ni la repercusión de la secuela en sus diversas actividades.

2. Se adjudica a cada secuela una puntuación fija o la que corresponda dentro de una horquilla con una puntuación mínima y máxima.

3. Una secuela debe valorarse una sola vez, aunque su sintomatología se encuentre descrita en varios apartados del baremo médico, sin perjuicio de lo establecido respecto del perjuicio estético. No se valoran las secuelas que estén incluidas o se deriven de otras, aunque estén descritas de forma independiente.

4. La puntuación de una o varias secuelas de una articulación, miembro, aparato o sistema no puede sobrepasar la correspondiente a la pérdida total, anatómica o funcional, de esa articulación, miembro, aparato o sistema.

5. Las secuelas no incluidas en ninguno de los conceptos del baremo médico se miden con criterios analógicos a los previstos en él.

Artículo 98. *Secuelas concurrentes.*

1. En el caso de concurrencia de secuelas derivadas del mismo accidente, la puntuación final del perjuicio psicofísico es la resultante de aplicar la fórmula:

$$[[(100 – M) \times m] / 100] + M$$

Donde "M" es la puntuación de la secuela mayor y "m" la puntuación de la secuela menor.

2. De ser las secuelas más de dos, para el uso de la expresada fórmula se parte de la secuela de mayor puntuación y las operaciones se realizan en orden inverso a su importancia. Los cálculos sucesivos se realizan con la indicada fórmula, correspondiendo el término "M" a la puntuación resultante de la operación inmediatamente anterior.

3. Si, al efectuarse los cálculos, se obtienen fracciones decimales, el resultado de cada operación se redondea a la unidad más alta.

4. La puntuación final obtenida se lleva a la tabla 2.A.2 para fijar el valor económico del perjuicio psicofísico en función de la edad del lesionado de acuerdo con lo previsto en el artículo 104.4.

Artículo 99. *Secuelas interagravatorias.*

1. Son secuelas interagravatorias aquellas secuelas concurrentes que, derivadas del mismo accidente y afectando funciones comunes, producen por su recíproca influencia una agravación significativa de cada una de ellas.

2. La puntuación adjudicada a las secuelas bilaterales en la tabla 2.A.1, incluye la valoración de su efecto interagravatorio.

3. En defecto de esta previsión específica, la puntuación de las secuelas interagravatorias se valorará incrementando en un diez por ciento la puntuación que resulta de aplicar la fórmula prevista en el artículo 98, redondeando a la unidad más alta y con el límite de cien puntos.

Artículo 100. *Secuelas agravatorias de estado previo.*

1. La secuela que agrava un estado previo y que ya está prevista en el baremo médico se mide con la puntuación asignada específicamente para ella.

2. En defecto de tal previsión, la puntuación es la resultante de aplicar la fórmula:

$$(M – m) / [1 – (m/100)]$$

Donde "M" es la puntuación de la secuela en el estado actual y "m" es la puntuación de la secuela preexistente. Si el resultado ofrece fracciones decimales, se redondea a la unidad más alta.

Artículo 101. *Perjuicio estético de las secuelas.*

1. El perjuicio estético consiste en cualquier modificación que empeora la imagen de la persona. Es un perjuicio distinto del psicofísico que le sirve de sustrato y comprende tanto la dimensión estática como la dinámica.

2. El perjuicio estético es el existente a la finalización del proceso de curación del lesionado.

3. La imposibilidad de corregir el perjuicio estético constituye una circunstancia que incrementa su intensidad.

4. El resarcimiento del perjuicio estético es compatible con el del coste de las intervenciones de cirugía plástica necesarias para su corrección.

Artículo 102. *Grados de perjuicio estético.*

1. La medición del perjuicio estético se realiza mediante la asignación de una horquilla de puntuación a cada uno de los grados teniendo en cuenta, de modo particular, los factores siguientes:

a) el grado de visibilidad ordinaria del perjuicio,
b) la atracción a la mirada de los demás,
c) la reacción emotiva que provoque y
d) la posibilidad de que ocasione una alteración en la relación interpersonal del perjudicado.

2. Los grados de perjuicio estético, ordenados de mayor a menor, son los siguientes:

a) Importantísimo, que corresponde a un perjuicio estético de enorme gravedad, como el que producen las grandes quemaduras, las grandes pérdidas de sustancia y las grandes alteraciones de la morfología facial o corporal.

b) Muy importante, que corresponde a un perjuicio estético de menor entidad que el anterior, como el que produce la amputación de dos extremidades o la tetraplejia.

c) Importante, que corresponde a un perjuicio estético de menor entidad que el anterior, como el que produce la amputación de alguna extremidad o la paraplejia.

d) Medio, que corresponde a un perjuicio estético de menor entidad que el anterior, como el que produce la amputación de más de un dedo de las manos o de los pies, la cojera relevante o las cicatrices especialmente visibles en la zona facial o extensas en otras zonas del cuerpo.

e) Moderado, que corresponde a un perjuicio estético de menor entidad que el anterior, como el que producen las cicatrices visibles en la zona facial, las cicatrices en otras zonas del cuerpo, la amputación de un dedo de las manos o de los pies o la cojera leve.

f) Ligero, que corresponde a un perjuicio estético de menor entidad que el anterior, como el que producen las pequeñas cicatrices situadas fuera de la zona facial.

3. Los perjuicios estéticos no mencionados en los distintos grados señalados en el apartado anterior se incluyen en el grado que corresponda en atención a su entidad, según criterios de proporcionalidad y analogía.

Artículo 103. *Reglas de aplicación del perjuicio estético.*

1. Si un perjuicio psicofísico¸ orgánico y sensorial permanente comporta, a su vez, la existencia de un perjuicio estético, se fija separadamente la puntuación que corresponde a uno y a otro, sin que la asignada a la secuela psicofísica¸ orgánica y sensorial incorpore la ponderación de su repercusión antiestética.

2. La puntuación del perjuicio estético se realiza de acuerdo con el capítulo especial de la tabla 2.A.1 mediante su ponderación conjunta, sin atribuir puntuación a cada uno de sus componentes.

3. Ni la edad ni el sexo de la persona lesionada se tendrán en cuenta para medir la intensidad del perjuicio estético.

4. La puntuación adjudicada al perjuicio estético no incluye la ponderación de su incidencia sobre las diversas actividades del lesionado, cuyo específico perjuicio se valora a través del perjuicio particular de pérdida de calidad de vida.

5. La puntuación establecida se lleva a la tabla 2.A.2 que fija el valor económico del perjuicio estético en función de la edad del lesionado de acuerdo con lo previsto en el artículo 104.5.

Artículo 104. *Régimen de valoración económica de las secuelas.*

1. El régimen de valoración económica del perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial con el daño moral ordinario que le es inherente, y del perjuicio estético se contiene en el baremo económico de la tabla 2.A.2, cuyas filas de puntuación y columnas de edad expresan, respectivamente, la extensión e intensidad del perjuicio y su duración.

2. Esta valoración es inversamente proporcional a la edad del lesionado y se incrementa a medida que aumenta la puntuación.

3. Las filas de puntuación se articulan de punto en punto desde uno hasta cien y las columnas de edad de año en año desde cero hasta cien.

4. El importe del perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial consta en la intersección de la fila y columna correspondientes. Este importe es el resultado de haber multiplicado el valor de cada punto, en función de la edad del lesionado, por el número total de puntos obtenidos de acuerdo con el baremo médico.

5. El importe del perjuicio estético consta en la intersección de la fila y columna correspondientes. Este importe es el resultado de haber multiplicado el valor de cada punto, en función de la edad del lesionado, por el número total de puntos obtenidos de acuerdo con el baremo médico, teniendo en cuenta el máximo de cincuenta puntos.

6. La indemnización básica por secuelas, en su doble dimensión psicofísica, orgánica y sensorial, por un lado, y estética, por otro, está constituida por el importe que resulta de sumar las cantidades de los dos apartados anteriores.

Subsección 2.ª Perjuicio personal particular (Disposiciones relativas a la tabla 2.B)

Artículo 105. *Daños morales complementarios por perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial.*

1. Se entienden ocasionados los daños morales complementarios por perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial cuando una sola secuela alcance al menos sesenta puntos o el resultado de las concurrentes, tras aplicar la fórmula prevista en el artículo 98, alcance al

menos ochenta puntos. Las secuelas bilaterales recogidas en la tabla 2.A.1 constituyen una sola secuela a los efectos de este artículo.

2. La extensión e intensidad del perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial y la edad del lesionado constituyen los dos parámetros fundamentales para su cuantificación, sin que pueda tenerse en cuenta la afectación en sus actividades. También se ponderan, en su caso, los dolores extraordinarios y las secuelas que no hayan sido valoradas por haberse alcanzado la puntuación de cien.

3. Este perjuicio se cuantifica mediante una horquilla indemnizatoria que establece un mínimo y un máximo expresado en euros.

Artículo 106. *Daños morales complementarios por perjuicio estético.*

1. Se entienden ocasionados los daños morales complementarios por perjuicio estético cuando éste ha recibido una puntuación que alcance al menos treinta y seis puntos.

2. La extensión e intensidad del perjuicio estético y la edad del lesionado constituyen los dos parámetros fundamentales para su cuantificación, sin que pueda tenerse en cuenta la afectación en sus actividades.

3. Este perjuicio se cuantifica mediante una horquilla indemnizatoria que establece un mínimo y un máximo expresado en euros.

Artículo 107. *Perjuicio moral por pérdida de calidad de vida ocasionada por las secuelas.*

La indemnización por pérdida de calidad de vida tiene por objeto compensar el perjuicio moral particular que sufre la víctima por las secuelas que impiden o limitan su autonomía personal para realizar las actividades esenciales en el desarrollo de la vida ordinaria o su desarrollo personal mediante actividades específicas.

Artículo 108. *Grados del perjuicio moral por pérdida de calidad de vida.*

1. El perjuicio por pérdida de calidad de vida puede ser muy grave, grave, moderado o leve.

2. El perjuicio muy grave es aquél en el que el lesionado pierde su autonomía personal para realizar la casi totalidad de actividades esenciales en el desarrollo de la vida ordinaria.

3. El perjuicio grave es aquél en el que el lesionado pierde su autonomía personal para realizar algunas de las actividades esenciales en el desarrollo de la vida ordinaria o la mayor parte de sus actividades específicas de desarrollo personal. El perjuicio moral por la pérdida de toda posibilidad de realizar una actividad laboral o profesional también se considera perjuicio grave.

4. El perjuicio moderado es aquél en el que el lesionado pierde la posibilidad de llevar a cabo una parte relevante de sus actividades específicas de desarrollo personal. El perjuicio moral por la pérdida de la actividad laboral o profesional que se venía ejerciendo también se considera perjuicio moderado.

5. El perjuicio leve es aquél en el que el lesionado con secuelas de más de seis puntos pierde la posibilidad de llevar a cabo actividades específicas que tengan especial trascendencia en su desarrollo personal. El perjuicio moral por la limitación o pérdida parcial de la actividad laboral o profesional que se venía ejerciendo se considera perjuicio leve con independencia del número de puntos que se otorguen a las secuelas.

Artículo 109. *Medición del perjuicio por pérdida de calidad de vida.*

1. Cada uno de los grados del perjuicio se cuantifica mediante una horquilla indemnizatoria que establece un mínimo y un máximo expresado en euros.

2. Los parámetros para la determinación de la cuantía del perjuicio son la importancia y el número de las actividades afectadas y la edad del lesionado que expresa la previsible duración del perjuicio.

3. El máximo de la horquilla correspondiente a cada grado de perjuicio es superior al mínimo asignado al perjuicio del grado de mayor gravedad precedente.

Artículo 110. *Perjuicio moral por pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados.*

1. El perjuicio moral por pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados compensa la sustancial alteración que causa en sus vidas la prestación de cuidados y la atención continuada de dichos lesionados cuando han perdido la autonomía personal para realizar la casi totalidad de actividades esenciales en el desarrollo de la vida ordinaria.

2. Excepcionalmente, esta indemnización también procede en los supuestos de secuelas muy graves que alcancen, al menos, los ochenta puntos y en las que se demuestre que el lesionado requiere la prestación a la que se refiere el apartado anterior.

3. Este perjuicio se cuantifica mediante una horquilla indemnizatoria que establece un mínimo y un máximo expresado en euros y los parámetros a tener en cuenta para fijar su importe son la dedicación que tales cuidados o atención familiares requieran, la alteración que produzcan en la vida del familiar y la edad del lesionado.

4. La legitimación para reclamar la reparación de este perjuicio se atribuye en exclusiva al lesionado, quien deberá destinar la indemnización a compensar los perjuicios sufridos por los familiares afectados.

Artículo 111. *Pérdida de feto a consecuencia del accidente.*

1. La pérdida de feto a consecuencia del accidente constituye un perjuicio que se resarce con una cantidad fija. Dicha cantidad es superior si la pérdida de feto tiene lugar una vez transcurridas doce semanas de gestación.

2. La indemnización corresponde a la mujer embarazada que sufre la pérdida del feto, añadiéndose a la que, en su caso, perciba por las lesiones padecidas.

Artículo 112. *Perjuicio excepcional.*

Los perjuicios excepcionales a los que se refiere el artículo 33 se indemnizan con criterios de proporcionalidad, con un límite máximo de incremento del veinticinco por ciento de la indemnización por perjuicio personal básico.

Subsección 3.ª Perjuicio patrimonial (Disposiciones relativas a la tabla 2.C)

Artículo 113. *Gastos previsibles de asistencia sanitaria futura.*

1. Los gastos de asistencia sanitaria futura compensan, respecto de las secuelas a que se refieren los apartados 2, 3 y 4 de este artículo, el valor económico de las prestaciones sanitarias en el ámbito hospitalario y ambulatorio que precise el lesionado de forma vitalicia después de que se produzca la estabilización de las lesiones y también aquellas prestaciones sanitarias que se produzcan en el ámbito domiciliario que, por su carácter especializado, no puedan ser prestadas con la ayuda de tercera persona prevista en los artículos 120 y siguientes.

2. Los gastos de rehabilitación en régimen hospitalario se resarcen de acuerdo con las reglas del artículo 114, mientras que los de rehabilitación domiciliaria y ambulatoria se resarcen de conformidad con el artículo 116.

3. Las secuelas que, en todo caso, dan lugar a la compensación de los gastos de asistencia sanitaria futura son:

a) Los estados de coma vigil o vegetativos crónicos.
b) Las secuelas neurológicas en sus grados muy grave y grave.
c) Las lesiones medulares iguales o superiores a cincuenta puntos.
d) Las amputaciones u otras secuelas que precisen la colocación de prótesis.

4. Se presume, salvo prueba en contrario, que da lugar a compensación de gastos de asistencia sanitaria futura la secuela que sea igual o superior a cincuenta puntos y las secuelas concurrentes y las interagravatorias que sean iguales o superen los ochenta.

5. En las secuelas iguales o superiores a treinta puntos y que por su naturaleza pueden requerir un tratamiento periódico, deberá demostrarse mediante prueba pericial médica la previsibilidad de dichos gastos futuros.

6. La periodicidad y cuantía de los gastos de asistencia sanitaria futura deberán acreditarse mediante el correspondiente informe médico de conformidad con las secuelas estabilizadas de las lesiones.

7. Los gastos que no sean previsibles de acuerdo con las reglas anteriores sólo serán resarcibles en los supuestos previstos en el artículo 43 en materia de modificación de las indemnizaciones fijadas.

Artículo 114. *Resarcimiento de los gastos de asistencia sanitaria futura en el ámbito hospitalario y ambulatorio.*

1. Los gastos de asistencia sanitaria futura serán abonados por las entidades aseguradoras a los servicios públicos de salud conforme a la legislación vigente y los convenios o acuerdos suscritos, dentro de los límites establecidos en la tabla 2.C.1 y el lesionado podrá recibir las prestaciones de asistencia sanitaria por parte de centros públicos o, por parte de centros sanitarios privados que hayan suscrito conciertos con los servicios públicos de salud, también conforme a lo estipulado en dicha legislación y convenios.

2. Las entidades aseguradoras y los servicios públicos de salud podrán suscribir acuerdos específicos al objeto de facilitar el pago a que se refiere el apartado anterior y garantizar las prestaciones sanitarias a los lesionados. Los servicios públicos, a su vez, podrán concertar la asistencia sanitaria futura con centros privados que cuenten con los medios materiales y humanos necesarios y suficientes para prestarla.

3. Las entidades aseguradoras abonarán a los servicios públicos de salud los gastos que garanticen la asistencia sanitaria futura con carácter vitalicio, aun en caso de traslado temporal o definitivo de residencia u otros supuestos que puedan suponer un cambio del centro de asistencia, dentro del marco del régimen de prestaciones previsto en la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud.

Artículo 115. *Prótesis y órtesis.*

1. Se resarce directamente al lesionado el importe de las prótesis y órtesis que, por el correspondiente informe médico, precise el lesionado a lo largo de su vida.

2. La necesidad, periodicidad y cuantía de los gastos de prótesis y órtesis futuras deberán acreditarse mediante el correspondiente informe médico desde la fecha de estabilización de las secuelas.

3. La valoración tendrá en cuenta el tipo de secuela, la edad del lesionado, la periodicidad de la renovación de la prótesis u órtesis en función de su vida útil y el coste de las mismas, atendiendo a las necesidades y circunstancias personales del lesionado.

4. El importe máximo resarcible es el fijado en la tabla 2.C para este tipo de gastos.

5. El importe de estos gastos se podrá indemnizar en forma de capital utilizándose el correspondiente factor actuarial de conversión establecido en la tabla técnica de coeficientes de capitalización de prótesis y órtesis (TT3) incluida en las bases técnicas actuariales a las que se refiere el artículo 48.

Artículo 116. *Rehabilitación domiciliaria y ambulatoria.*

1. Se resarce directamente al lesionado el importe de los gastos de rehabilitación futura que, por el correspondiente informe médico, precise el lesionado en el ámbito domiciliario o ambulatorio respecto de las secuelas a que se refieren las letras a), b) y c) del apartado 3 del artículo 113, después de que se produzca la estabilización.

2. La necesidad, periodicidad y cuantía de los gastos de rehabilitación futura deberán acreditarse mediante el correspondiente informe médico desde la fecha de estabilización de las secuelas.

3. El importe máximo resarcible es el fijado en la tabla 2.C para este tipo de gastos.

4. El estado vegetativo crónico y tetraplejia igual o por encima de C4 se indemnizará hasta un máximo de trece mil quinientos euros anuales. Los casos en los que coincidan tetraparesias graves, secuelas graves de lenguaje y trastornos graves neuropsicológicos los gastos de rehabilitación futura se indemnizarán con un máximo de nueve mil quinientos euros anuales. El resto de supuestos se indemnizarán con un máximo de cinco mil ochocientos cincuenta euros anuales.

5. El importe de estos gastos se podrá indemnizar en forma de capital utilizándose un factor actuarial de conversión establecido en la tabla técnica de coeficientes actuariales de conversión entre rentas y capitales (TT1) incluida en las bases técnicas actuariales a las que se refiere el artículo 48.

Artículo 117. *Ayudas técnicas o productos de apoyo para la autonomía personal.*

1. Se resarce directamente al lesionado el importe de las ayudas técnicas y los productos de apoyo para la autonomía personal que, por el correspondiente informe médico, precise el lesionado a lo largo de su vida por pérdida de autonomía personal muy grave o grave, con un importe máximo fijado en la tabla 2.C para este tipo de gastos.

2. La necesidad, periodicidad y cuantía de las ayudas técnicas y de los productos de apoyo para la autonomía personal deberán acreditarse mediante el correspondiente informe médico desde la fecha de estabilización de las secuelas.

3. La valoración tendrá en cuenta el tipo de secuela, la edad del lesionado, la periodicidad de la renovación de las ayudas técnicas y los productos de apoyo para la autonomía personal en función de su vida útil y el coste de las mismas, atendiendo a las necesidades y circunstancias personales del lesionado.

Artículo 118. *Adecuación de vivienda.*

1. Se resarce el importe de las obras de adecuación de la vivienda a las necesidades de quien sufre una pérdida de autonomía personal muy grave o grave, incluyendo los medios técnicos, con el importe máximo fijado en la tabla 2.C para este tipo de gastos.

2. Si no fuera posible la adecuación de vivienda y se debiera adquirir o arrendar otra vivienda adaptada de características similares, se resarce la diferencia del valor en venta o de la renta capitalizada de ambas viviendas y los gastos que tal operación genere hasta el límite establecido en el apartado anterior. Las características similares se refieren a la ubicación de la vivienda, su tamaño y sus calidades constructivas.

Artículo 119. *Perjuicio patrimonial por el incremento de costes de movilidad.*

El perjuicio patrimonial derivado del incremento de los costes de movilidad se resarce hasta el importe máximo fijado en la tabla 2.C para ese tipo de gastos, en función de los criterios siguientes:

a) Grado de pérdida de autonomía personal del lesionado, en función de cómo le afecta a su movilidad.

b) Posibilidad de adaptación del vehículo que utilice el lesionado o, en caso de que ello no sea posible, necesidad de adquisición de un vehículo nuevo adaptado que, dentro de la gama de ese tipo de vehículos, guarde una cierta proporción con el vehículo sustituido. En caso de sustitución se descontará el valor venal del vehículo sustituido.

c) Necesidad de futuras adaptaciones en función de la edad del lesionado y de la vida útil de las adaptaciones o del vehículo que, a estos efectos, se cifra en diez años.

d) Sobrecoste de desplazamiento del lesionado, en caso de no adaptación o no adquisición de vehículo, cuando por la pérdida de autonomía personal tenga graves dificultades para utilizar medios de transporte público para seguir desarrollando sus actividades habituales.

Artículo 120. *Concepto de ayuda de tercera persona.*

1. La indemnización de los gastos de ayuda de tercera persona compensa el valor económico de las prestaciones no sanitarias que precisa el lesionado cuando resulta con secuelas que implican una pérdida de autonomía personal.

2. No tienen la consideración de ayuda de tercera persona las prestaciones sanitarias en el ámbito hospitalario, ambulatorio o domiciliario, que pueda precisar el lesionado que, en su caso, se indemnizarán en concepto de gasto sanitario posterior a la estabilización de las secuelas.

3. El valor económico de la ayuda de tercera persona se compensa con independencia de que las prestaciones sean o no retribuidas.

Artículo 121. *Necesidad de ayuda de tercera persona.*

1. La necesidad de ayuda de tercera persona se fija en la tabla 2.C.2 de Ayuda de Tercera Persona cuando:

a) el perjuicio psicofísico, orgánico o sensorial de una secuela es igual o superior a cincuenta puntos o el resultado de las secuelas concurrentes, una vez aplicada la fórmula correspondiente, sea igual o superior a ochenta; o

b) a pesar de no alcanzarse la puntuación indicada en el apartado anterior, se considera que tal ayuda es necesaria por verse especialmente afectada la autonomía personal.

2. En los supuestos no previstos en la tabla sólo se podrá indemnizar dicha ayuda si se acredita mediante prueba pericial médica una pérdida de autonomía personal análoga a la producida por las secuelas previstas en la misma.

Artículo 122. *Sustitución de la indemnización de ayuda de tercera persona por atención sanitaria o socio-sanitaria de la víctima.*

1. Si la víctima se encuentra ingresada con carácter permanente en un centro sanitario o socio-sanitario y la entidad aseguradora asume los gastos asistenciales correspondientes, no procederá con carácter adicional la indemnización de ayuda a tercera persona.

2. Si la víctima no se encuentra ingresada, podrá acordar con la entidad aseguradora que, en lugar de la indemnización por ayuda de tercera persona, la entidad le preste el servicio en su domicilio con carácter vitalicio.

Artículo 123. *Determinación del número de horas necesarias de ayuda de tercera persona.*

1. Las horas necesarias de ayuda de tercera persona se determinan mediante la aplicación de la tabla 2.C.2 de Ayuda de Tercera Persona, que expresa la ayuda en horas en función de la secuela.

2. Si existe más de una secuela que requiera ayuda de tercera persona se aplicarán las siguientes reglas:

a) Para secuelas con necesidad de ayuda de tercera persona con un número de hasta seis horas, la valoración total del tiempo necesario se obtiene de sumar a las horas correspondientes a la secuela mayor el cincuenta por ciento de las horas establecidas en cada una de las otras.

b) Para secuelas con necesidad de ayuda de tercera persona con un número superior a seis horas, la valoración total del tiempo necesario se obtiene de sumar a las horas correspondientes a la secuela mayor el veinticinco por ciento de las horas establecidas en cada una de las otras.

3. En los casos que exista una situación de necesidad de ayuda de tercera persona por un estado previo al accidente que resulte agravado, el número de horas de ayuda de tercera persona resulta de aplicar la fórmula (H – h) / [1 – (h / 100)], donde "H" es el resultado de aplicar a las horas correspondientes a todas las secuelas lo establecido en el apartado 2 de este artículo y "h" las horas asociadas al estado previo al accidente. Si el resultado ofrece fracciones decimales, se redondea a la hora más alta.

Artículo 124. *Momento de determinación del número de horas necesarias y factores de incremento posterior.*

1. La determinación del número de horas necesarias de ayuda de tercera persona se lleva a cabo a la fecha de estabilización de las secuelas.

2. A partir de los cincuenta años de edad del lesionado, se produce un incremento de necesidad de ayuda de tercera persona, en función de la edad, que se valora de acuerdo con los factores correctores de aumento siguientes:

a) desde cincuenta hasta sesenta años, se aplica un factor corrector del 1,10,

b) desde sesenta hasta setenta años, se aplica un factor corrector del 1,15 y

c) a partir de setenta años se aplica un factor corrector del 1,30.

Artículo 125. *Determinación de la cuantía indemnizatoria mediante multiplicando y multiplicador.*

1. El importe de la indemnización por ayuda de tercera persona es el que consta en la tabla 2.C.3 en la intersección de la fila del número de horas necesarias y la columna de edad correspondiente.

2. Esta cuantía se obtiene de multiplicar el multiplicando del coste de los servicios por el coeficiente del multiplicador.

3. El multiplicando del coste de los servicios se obtiene de calcular, en cómputo anual, el coste económico de las horas necesarias de ayuda de tercera persona. El precio hora de estos servicios se establece en el equivalente a 1,3 veces la hora del salario mínimo interprofesional anual.

4. El multiplicador es el coeficiente que para cada lesionado resulta de combinar los factores siguientes:

a) las percepciones públicas para ayuda de tercera persona a las que tenga derecho el lesionado,

b) la duración de la necesidad de ayuda de tercera persona, establecida desde la fecha de estabilización de las secuelas hasta el fallecimiento de la víctima,

c) los factores de incremento de necesidad de ayuda de tercera persona en función de la edad, previstos en el artículo 124,

d) el riesgo de fallecimiento y

e) la tasa de interés de descuento, que tiene en cuenta la inflación.

5. A los efectos de determinar el multiplicador podrán establecerse reglamentariamente otros criterios complementarios que tengan en cuenta otras contingencias relativas al lesionado y que sirvan a la mejor individualización del perjuicio.

6. Las prestaciones públicas para ayuda de tercera persona a las que tenga derecho el lesionado se estiman de acuerdo con las bases técnicas actuariales, pero puede acreditarse la percepción de prestaciones distintas a las estimadas.

Artículo 126. *Concepto de lucro cesante.*

En los supuestos de secuelas el lucro cesante consiste en la pérdida de capacidad de ganancia por trabajo personal y, en particular, en el perjuicio que sufre el lesionado por la pérdida o disminución neta de ingresos provenientes de su trabajo.

Artículo 127. *Cálculo del lucro cesante.*

1. Para calcular el lucro cesante del lesionado se multiplican sus ingresos netos o una estimación del valor de su dedicación a las tareas del hogar o de su capacidad de obtener ganancias, como multiplicando, por el coeficiente actuarial que, como multiplicador, corresponda según las reglas que se establecen en los artículos siguientes.

2. Cuando el ingreso neto del lesionado se encuentre entre dos niveles de ingreso neto previstos en las tablas 2.C que correspondan, se asigna el lucro cesante correspondiente al límite superior.

Artículo 128. *Cómputo de ingresos del lesionado por trabajo personal.*

1. Para el cálculo del lucro cesante se tendrá en cuenta, a los efectos de determinar el multiplicando, la pérdida de ingresos de trabajo personal del lesionado que corresponda por su grado de incapacidad laboral de acuerdo con lo establecido en el artículo siguiente.

2. Los ingresos a tener en cuenta a los efectos del cálculo del lucro cesante son los percibidos durante el año anterior al accidente o la media de los obtenidos en los tres años anteriores al mismo, si ésta fuera superior.

3. Si el lesionado estuviera en situación de desempleo en el momento del accidente o lo hubiera estado en cualquiera de los tres años anteriores al mismo, se utilizará también para el cálculo de los ingresos previsto en el apartado anterior, las prestaciones de desempleo que haya percibido y, en caso de no haberlas percibido, se computará como ingreso un salario mínimo interprofesional anual. En todo caso, el ingreso mínimo que siempre se tendrá en cuenta será un salario mínimo interprofesional anual.

4. La fecha inicial del cómputo es la de estabilización de las secuelas, excepto en el caso de lesionados pendientes de acceder al mercado laboral previsto en el artículo 130, que se computa a partir de la edad de treinta años.

Artículo 129. *Multiplicando de ingresos por trabajo personal.*

La pérdida de ingresos de trabajo personal del lesionado en función del grado de incapacidad se determina de acuerdo con las reglas siguientes:

a) En los supuestos en que el lesionado queda incapacitado para realizar cualquier tipo de trabajo o actividad profesional se considera que el perjuicio que sufre es del cien por cien de sus ingresos.

b) En los supuestos en que el lesionado queda incapacitado para realizar su trabajo o actividad profesional habitual se considera que el perjuicio que sufre es del cincuenta y cinco por ciento de sus ingresos, hasta los cincuenta y cinco años, y del setenta y cinco por ciento, a partir de esta edad.

c) En los supuestos en que las secuelas que padezca el lesionado disminuyan parcialmente sus ingresos o su rendimiento normal en el ejercicio de su trabajo o actividad profesional habituales de forma acusada se considera que el perjuicio que sufre equivale al importe de los ingresos correspondientes a dos anualidades. Se presume que la disminución es acusada cuando es igual o superior al treinta y tres por ciento de los ingresos o del rendimiento normal para el trabajo o actividad profesional habitual.

Artículo 130. *Lesionados pendientes de acceder al mercado laboral menores de treinta años.*

La pérdida de la capacidad de obtener ganancias de aquellos lesionados menores de treinta años pendientes de acceder al mercado laboral se determina de acuerdo con las reglas siguientes:

a) Sólo se tiene en cuenta la pérdida de la capacidad de obtener ganancias en los supuestos de incapacidad absoluta y total.

b) La fecha inicial del cómputo será a partir de los treinta años.

c) En los supuestos de incapacidad absoluta se computa como ingreso dejado de obtener, a los efectos de determinar el multiplicando, un salario mínimo interprofesional anual y medio.

d) En los supuestos de incapacidad total se computa como ingreso dejado de obtener el cincuenta y cinco por ciento de la cantidad señalada en el apartado anterior. A estos efectos, se entiende por incapacidad total la imposibilidad de llevar a cabo una gran cantidad y variedad de actividades laborales.

e) Las cantidades anteriores podrán incrementarse hasta un veinte por ciento si el lesionado tuviere un nivel de formación superior.

Artículo 131. *Multiplicando en caso de lesionados con dedicación a las tareas del hogar de la unidad familiar.*

1. En los supuestos de incapacidad absoluta, respecto del trabajo no remunerado del lesionado que no obtenía ingresos por ser la persona que contribuía al sostenimiento de su unidad familiar mediante la dedicación exclusiva a las tareas del hogar, se seguirán las reglas siguientes:

a) Se valora dicho trabajo no remunerado en el equivalente a un salario mínimo interprofesional anual.

b) En unidades familiares de más de dos personas dicha equivalencia se incrementa en un diez por ciento del salario mínimo interprofesional anual por cada persona menor de edad, con discapacidad o mayor de sesenta y siete años que conviva con el lesionado en la unidad familiar, sin que ese incremento adicional pueda superar el importe de un salario mínimo interprofesional anual y medio.

2. En los supuestos de incapacidad total se computa como ingreso dejado de obtener el cincuenta y cinco por ciento de las cantidades señaladas en el apartado anterior. A estos

efectos, se entiende por incapacidad total la imposibilidad de llevar a cabo las tareas fundamentales del hogar siempre que pueda realizar otras distintas.

3. Si el lesionado estaba acogido a una reducción de la jornada de trabajo para compatibilizar el trabajo remunerado con las tareas del hogar y el cuidado de la familia, la cantidad a percibir será de un tercio de la que resulte de realizar todas las operaciones de cálculo del lucro cesante con el multiplicando del apartado 1.

Artículo 132. *Multiplicador.*

1. El multiplicador es el coeficiente que para cada lesionado resulta de combinar los factores siguientes:

a) las pensiones públicas de incapacidad permanente absoluta, total o parcial a las que tenga derecho el lesionado,

b) la duración del perjuicio,

c) el riesgo de fallecimiento en función de su grado de incapacidad, y

d) la tasa de interés de descuento, que tiene en cuenta la inflación.

2. Los factores mencionados se calculan de acuerdo con las bases técnicas actuariales establecidas según lo dispuesto en el artículo 48.

3. A los efectos de determinar el multiplicador podrán establecerse reglamentariamente otros factores complementarios que tengan en cuenta otras contingencias relativas al lesionado y que sirvan a la mejor individualización del perjuicio.

4. Las pensiones públicas a las que tenga derecho el lesionado, tales como las de incapacidad permanente, absoluta, total o parcial, son objeto de estimación, pero puede acreditarse la percepción de pensiones distintas a las estimadas. En los supuestos de gran invalidez sólo se computará en el multiplicador la parte correspondiente a la pensión de incapacidad permanente absoluta.

5. Al lesionado que no obtenía ingresos por dedicarse en exclusiva a las tareas del hogar de su unidad familiar, aunque no percibe pensiones públicas, se le aplicarán las indemnizaciones por lucro cesante previstas en las tablas 2.C para lesionados con ingresos, si bien incrementadas en un veinticinco por ciento.

Artículo 133. *Duración del perjuicio.*

1. En los supuestos de incapacidad permanente absoluta o total la duración del perjuicio finaliza a la edad de jubilación. Si el lesionado había superado la edad de jubilación en el momento del accidente, pero seguía teniendo ingresos por trabajo personal, la duración del perjuicio es de dos años.

2. En el supuesto de incapacidad permanente parcial prevista en el artículo 129.c) la duración es de dos años.

Sección 3.ª Indemnizaciones por lesiones temporales

Artículo 134. *Valoración de la indemnización por lesiones temporales.*

1. Son lesiones temporales las que sufre el lesionado desde el momento del accidente hasta el final de su proceso curativo o hasta la estabilización de la lesión y su conversión en secuela.

2. La indemnización por lesiones temporales es compatible con la que proceda por secuelas o, en su caso, por muerte y se cuantifica conforme a las disposiciones y reglas que se establecen en este Capítulo y que se reflejan en los distintos apartados de la tabla 3 que figura como Anexo.

3. La tabla 3 contiene tres apartados:

a) La tabla 3.A establece la cuantía del perjuicio personal básico de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.

b) La tabla 3.B establece la cuantía de los perjuicios personales particulares de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.

c) La tabla 3.C establece la cuantía de los perjuicios patrimoniales, distinguiendo las categorías del daño emergente y del lucro cesante, de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema.

Artículo 135. *Indemnización por traumatismos menores de la columna vertebral.*

1. Los traumatismos cervicales menores que se diagnostican con base en la manifestación del lesionado sobre la existencia de dolor, y que no son susceptibles de verificación mediante pruebas médicas complementarias, se indemnizan como lesiones temporales, siempre que la naturaleza del hecho lesivo pueda producir el daño de acuerdo con los criterios de causalidad genérica siguientes:

a) De exclusión, que consiste en que no medie otra causa que justifique totalmente la patología.
b) Cronológico, que consiste en que la sintomatología aparezca en tiempo médicamente explicable. En particular, tiene especial relevancia a efectos de este criterio que se hayan manifestado los síntomas dentro de las setenta y dos horas posteriores al accidente o que el lesionado haya sido objeto de atención médica en este plazo.
c) Topográfico, que consiste en que haya una relación entre la zona corporal afectada por el accidente y la lesión sufrida, salvo que una explicación patogénica justifique lo contrario.
d) De intensidad, que consiste en la adecuación entre la lesión sufrida y el mecanismo de su producción, teniendo en cuenta la intensidad del accidente y las demás variables que afectan a la probabilidad de su existencia.

2. La secuela que derive de un traumatismo cervical menor se indemniza sólo si un informe médico concluyente acredita su existencia tras el período de lesión temporal.
3. Los criterios previstos en los apartados anteriores se aplicarán a los demás traumatismos menores de la columna vertebral referidos en el baremo médico de secuelas.

Subsección 1.ª Perjuicio personal básico (Disposiciones relativas a la tabla 3.A)

Artículo 136. *Determinación de la indemnización del perjuicio personal básico.*

1. El perjuicio personal básico por lesión temporal es el perjuicio común que se padece desde la fecha del accidente hasta el final del proceso curativo o hasta la estabilización de la lesión y su conversión en secuela.
2. Su valoración económica se determina mediante la cantidad diaria establecida en la tabla 3.A.

Subsección 2.ª Perjuicio personal particular (Disposiciones relativas a la tabla 3.B)

Artículo 137. *Perjuicio personal por pérdida temporal de calidad de vida.*

La indemnización por pérdida temporal de calidad de vida compensa el perjuicio moral particular que sufre la víctima por el impedimento o la limitación que las lesiones sufridas o su tratamiento producen en su autonomía o desarrollo personal.

Artículo 138. *Grados del perjuicio personal por pérdida temporal de calidad de vida.*

1. El perjuicio por pérdida temporal de calidad de vida puede ser muy grave, grave o moderado.
2. El perjuicio muy grave es aquél en el que el lesionado pierde temporalmente su autonomía personal para realizar la casi totalidad de actividades esenciales de la vida ordinaria. El ingreso en una unidad de cuidados intensivos constituye un perjuicio de este grado.
3. El perjuicio grave es aquél en el que el lesionado pierde temporalmente su autonomía personal para realizar una parte relevante de las actividades esenciales de la vida ordinaria o la mayor parte de sus actividades específicas de desarrollo personal. La estancia hospitalaria constituye un perjuicio de este grado.

4. El perjuicio moderado es aquél en el que el lesionado pierde temporalmente la posibilidad de llevar a cabo una parte relevante de sus actividades específicas de desarrollo personal.

5. El impedimento psicofísico para llevar a cabo la actividad laboral o profesional se reconduce a uno de los tres grados precedentes.

6. Los grados de perjuicio son excluyentes entre sí y aplicables de modo sucesivo. En todo caso, se asignará un único grado a cada día.

Artículo 139. *Medición del perjuicio personal por pérdida temporal de calidad de vida.*

1. La valoración económica del perjuicio personal por pérdida temporal de calidad de vida se determina mediante la cantidad diaria establecida en la tabla 3.B para cada uno de sus grados.

2. La cuantía diaria establecida por cada uno de los grados incorpora ya el importe del perjuicio personal básico.

Artículo 140. *Perjuicio personal particular causado por intervenciones quirúrgicas.*

El perjuicio personal particular que sufre el lesionado por cada intervención quirúrgica a la que se someta se indemniza con una cantidad situada entre el mínimo y el máximo establecido en la tabla 3.B, en atención a las características de la operación, complejidad de la técnica quirúrgica y tipo de anestesia.

Subsección 3.ª Perjuicio patrimonial (Disposiciones relativas a la tabla 3.C).

Artículo 141. *Gastos de asistencia sanitaria.*

1. Se resarcen los gastos de asistencia sanitaria y el importe de las prótesis, órtesis, ayudas técnicas y productos de apoyo para la autonomía personal que por prescripción facultativa necesite el lesionado hasta el final del proceso curativo o estabilización de la lesión y su conversión en secuela, siempre que se justifiquen debidamente y sean médicamente razonables en atención a la lesión sufrida y a sus circunstancias.

2. Las entidades aseguradoras podrán pagar directamente a los centros sanitarios los gastos de asistencia sanitaria y, en su caso, los demás gastos previstos en el apartado anterior, mediante la firma de convenios sanitarios.

3. Se asimilan a los gastos de asistencia los relativos a los desplazamientos que el lesionado realice con ocasión de la asistencia sanitaria de sus lesiones temporales.

Artículo 142. *Gastos diversos resarcibles.*

1. También se resarcen los gastos que la lesión produce en el desarrollo de la vida ordinaria del lesionado hasta el final del proceso curativo o estabilización de la lesión y su conversión en secuela, siempre que se justifiquen y sean razonables en atención a sus circunstancias personales y familiares.

2. En particular, siempre que se cumplan los requisitos del apartado anterior, se resarcen los incrementos de los costes de movilidad del lesionado, los desplazamientos de familiares para atenderle cuando su condición médica o situación personal lo requiera y, en general, los necesarios para que queden atendidos él o los familiares menores o especialmente vulnerables de los que se ocupaba.

Artículo 143. *Lucro cesante por lesiones temporales.*

1. En los supuestos de lesiones temporales el lucro cesante consiste en la pérdida o disminución temporal de ingresos netos provenientes del trabajo personal del lesionado o, en caso de su dedicación exclusiva a las tareas del hogar, en una estimación del valor de dicha dedicación cuando no pueda desempeñarlas. La indemnización por pérdida o disminución de dedicación a las tareas del hogar es incompatible con el resarcimiento de los gastos generados por la sustitución de tales tareas.

2. La pérdida de ingresos netos variables se acreditará mediante la referencia a los percibidos en períodos análogos del año anterior al accidente o a la media de los obtenidos en los tres años inmediatamente anteriores al mismo, si ésta fuera superior.

3. De las cantidades que resultan de aplicar los criterios establecidos en los dos apartados anteriores se deducen las prestaciones de carácter público que perciba el lesionado por el mismo concepto.

4. La dedicación a las tareas del hogar se valorará en la cantidad diaria de un salario mínimo interprofesional anual hasta el importe máximo total correspondiente a una mensualidad en los supuestos de curación sin secuelas o con secuelas iguales o inferiores a tres puntos. En los demás casos se aplicarán los criterios previstos en el artículo 131 relativos al multiplicando aplicable en tales casos.»

Disposición transitoria única. *Subsistencia de las cuantías indemnizatorias actualizadas de las tablas I a V del anexo «Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación», de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, incorporado por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.*

Para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación ocurridos con anterioridad a la entrada en vigor de este texto refundido, subsistirán y resultarán de aplicación las cuantías indemnizatorias fijadas en las tablas I a V del anexo «Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación» de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, incorporado por la disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados; así como las resoluciones de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones mediante las que se han hecho públicas las actualizaciones anuales de dichas cuantías.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este texto refundido se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.6.ª y 149.1.14.ª de la Constitución, en este último caso en cuanto a la consideración fiscal de las indemnizaciones pagadas con arreglo al sistema de valoración de los daños y perjuicios contenido en el anexo.

Disposición final segunda. *Habilitación reglamentaria.*

1. Se habilita al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de esta ley.

2. Se habilita al Gobierno para modificar las cuantías de las tablas del Anexo mediante real decreto.

[. . .]

§ 22

Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 222, de 13 de septiembre de 2008
Última modificación: 24 de noviembre de 2009
Referencia: BOE-A-2008-14915

La Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, ha introducido importantes modificaciones en la configuración de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y en la del seguro que obligatoriamente la cubre.

La mayor parte de las modificaciones introducidas son consecuencia de la transposición de la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Quinta Directiva del seguro de automóviles), aunque la Ley incorpora también cambios relevantes al margen de la transposición, con una finalidad claramente reforzadora de la protección a los perjudicados en accidentes de circulación.

El papel que los vehículos a motor tienen en nuestra sociedad y la dimensión del problema de los accidentes de tráfico han justificado tanto la iniciativa comunitaria de armonización normativa en este campo como las reformas de impulso nacional más allá de esa armonización.

En este contexto, el presente Real Decreto viene a aprobar un nuevo Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, que sustituye al Reglamento aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero.

El Reglamento aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, no se limitó a regular las cuestiones que requerían ser desarrolladas mediante una norma de este rango sino que tuvo la intención de integrar y clarificar la regulación del seguro de automóviles, incorporando preceptos de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, finalidad que era especialmente necesaria porque el texto refundido de la Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos a motor de 1968 había sufrido profundos cambios con la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la legislación de seguros privados, y especialmente por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, de gran intensidad en sus

modificaciones hasta el punto de que cambió la denominación de la Ley y el contenido de su título primero.

Tres años después de aprobado el Reglamento de 2001, el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, permitió disponer ya de un texto legal único y armonizado que recogía las importantes modificaciones que a lo largo del tiempo había sufrido esta normativa.

Con las modificaciones introducidas por la ya mencionada Ley 21/2007, de 11 de julio, el vigente texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor recoge de forma unitaria toda la normativa sobre esta parte del sistema de responsabilidad civil, de manera que el ámbito reglamentario debe quedar reducido al desarrollo de determinados aspectos del seguro obligatorio que garantiza la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. De ahí también el cambio en la denominación de este Reglamento que pasa a serlo sólo del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

El nuevo reglamento precisa, entre otros contenidos, los conceptos de vehículos a motor y de hechos de la circulación y establece la previsión de compensación en la aplicación de los importes de la cobertura del seguro obligatorio fijados en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, con la consiguiente posibilidad de superación del sistema de aseguramiento dual, seguro obligatorio y seguro voluntario de responsabilidad civil, existente en la actualidad. Además, el nuevo reglamento concreta determinados aspectos de la oferta motivada de indemnización y de la respuesta motivada que deben emitir las entidades aseguradoras, sistematiza la documentación relativa al seguro, incluida la que sirve para acreditar su vigencia, desarrolla determinados aspectos referidos al pago de la indemnización, recoge la regulación de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles y contiene, actualizado, el régimen del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados, como mecanismo central para la identificación de la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil de cada uno de los vehículos implicados en un accidente y del control de la obligación de asegurarse.

Este Real Decreto ha sido informado por la Agencia Española de Protección de Datos.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Economía y Hacienda, de Justicia y del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 12 de septiembre de 2008,

D I S P O N G O :

Artículo único. *Aprobación del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.*

Se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto y, en particular, las siguientes:

a) Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

b) Real Decreto 299/2004, de 20 de febrero, por el que se modifica el Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero.

Disposición final primera. *Titulo competencial.*

El presente real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación mercantil.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor al mes de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Vehículos a motor.*

1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

2. No se encontrarán incluidos en el ámbito material del presente Reglamento:

a) Los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que le sean propias.

b) Los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, por el que se aprueban las normas de seguridad de los juguetes, y su normativa concordante y de desarrollo.

Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento las sillas de ruedas.

3. A los efectos de este reglamento, se aplicarán los conceptos recogidos en el anexo I del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 2. *Hechos de la circulación.*

1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

2. No se entenderán hechos de la circulación:

a) Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda.

b) Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias.

En el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de

manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúe por las vías a que se refiere el apartado 1.

c) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos.

3. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal.

Artículo 3. *Matrículas que no corresponden o han dejado de corresponder a un vehículo.*

A efectos de lo dispuesto en el artículo 2.1.d) del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se entiende que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve una placa de matrícula falsa o alterada de forma tal que haga imposible la identificación del vehículo.

Se entenderá que la matricula ha dejado de corresponder a un vehículo cuando el permiso o licencia de circulación de dicho vehículo ha perdido su vigencia por estar éste dado de baja del registro de vehículos del Estado que expidió la matrícula, ya sea de manera definitiva o provisional.

Artículo 4. *Propietario de vehículo a motor.*

A efectos de la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor se presume que tiene la consideración de propietario del vehículo la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure aquél en el registro público que corresponda.

Artículo 5. *Entidades aseguradoras.*

1. Los contratos de seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor deberán estar suscritos con entidades aseguradoras que hayan obtenido la autorización correspondiente del Ministerio de Economía y Hacienda, o que estando domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o en régimen de libre prestación de servicios.

2. La entidad aseguradora que rechace o no acepte la contratación del seguro obligatorio deberá comunicarlo al interesado por cualquier medio admitido en derecho.

3. El Consorcio de Compensación de Seguros aceptará la contratación del riesgo cuando no hayan sido aceptadas o hayan sido rechazadas dos solicitudes de seguro obligatorio por dos entidades aseguradoras, salvo que el riesgo fuera aceptado por otra u otras aseguradoras a petición del Consorcio de Compensación de Seguros.

Artículo 6. *Vehículos con estacionamiento habitual en Estados no pertenecientes al Espacio Económico Europeo.*

Para poder circular por territorio español, los vehículos con estacionamiento habitual en Estados no pertenecientes al Espacio Económico Europeo que no estuvieran adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y otros Estados asociados, deberán estar asegurados por el sistema de certificado internacional de seguro o por el seguro en frontera, que habrán de contener, al menos, las condiciones y límites que para este último se señalan en el artículo 15 de este reglamento.

Artículo 7. *Depósito o precinto, público o domiciliario, del vehículo.*

Corresponde a las Jefaturas de Tráfico y a las autoridades competentes de las Comunidades Autónomas a las que se hayan transferido la ejecución de funciones en esta

materia, la adopción de las medidas relativas a la retirada y depósito o precinto cautelar, público o domiciliario, de los vehículos que circulen sin seguro.

Artículo 8. *Vehículos robados.*

A efectos de la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio de los daños a las personas y en los bienes causados por un vehículo robado, se entiende como tal, exclusivamente, el que haya sido objeto de las conductas tipificadas como robo y robo de uso en los artículos 237, 244 y 623.3 del Código Penal.

Artículo 9. *Certificación de antecedentes siniestrales.*

La expedición de la certificación acreditativa de siniestros o de ausencia de los mismos, prevista en el artículo 2.7 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, podrá realizarse directamente por las entidades aseguradoras o por medio de los ficheros comunes establecidos por éstas para la selección y tarificación de riesgos a los que se refiere el artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre.

Artículo 10. *Aplicación de los importes de la cobertura del seguro obligatorio.*

1. Cuando concurran daños a las personas y daños en los bienes y la indemnización por estos últimos supere el importe señalado en el artículo 4.2.b) del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, la diferencia se indemnizará con cargo al remanente que pudiera resultar en la indemnización de los daños a las personas hasta el límite del artículo 4.2.a) de dicho texto refundido.

2. Los gastos de asistencia médica, farmacéutica y hospitalaria y los gastos de entierro y funeral a los que se refiere el número 6 del apartado primero del anexo del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor se considerarán incluidos dentro del importe de la cobertura del seguro obligatorio por daños a las personas, contemplado en el artículo 4.2.a) de dicho texto refundido.

CAPÍTULO II

Documentación relativa al seguro obligatorio

Artículo 11. *Contenido de la solicitud y de la proposición del seguro obligatorio.*

La solicitud del seguro obligatorio dirigida por el tomador del seguro a la entidad aseguradora, o la proposición del seguro obligatorio hecha por el asegurador al tomador, deberá contener, como mínimo, las siguientes indicaciones:

a) Las de identificación del propietario del vehículo, del conductor habitual y del tomador del seguro, debiendo constar su domicilio a efectos de notificaciones. Si el tomador no fuese el propietario del vehículo, habrá de indicarse el concepto en que contrata.

b) Las de identificación del vehículo, marca, modelo, características y matrícula o signo distintivo análogo.

c) Las garantías solicitadas u ofrecidas, que en ningún caso podrán ser inferiores a las del seguro obligatorio.

d) La identificación clara y destacada de que se trata de una proposición o de una solicitud de seguro.

e) El período de cobertura mínimo, con indicación del día y hora de su cómputo inicial.

Artículo 12. *Efectos de la solicitud y de la proposición del seguro obligatorio.*

1. La solicitud del seguro obligatorio, a partir del momento en que esté diligenciada por la entidad aseguradora o agente de ésta, produce los efectos de la cobertura del riesgo durante el plazo de quince días.

Se entenderá que está diligenciada cuando se entregue al solicitante copia de la solicitud sellada por la entidad aseguradora o por su agente.

El asegurador podrá rechazar la solicitud en el plazo máximo de diez días desde el diligenciamiento, mediante escrito dirigido al tomador por cualquier medio que asegure la constancia de su recepción, especificando las causas, y tendrá derecho a la percepción de la prima que le corresponda por la cobertura de los quince días previstos en el primer párrafo. Si transcurrido el plazo de diez días el asegurador no hubiera rechazado la contratación, se entenderá que la misma ha sido admitida.

Diligenciada la solicitud y transcurrido el plazo de diez días, el asegurador deberá remitir la póliza de seguro en un plazo de diez días.

2. La proposición del seguro obligatorio hecha por la entidad aseguradora o su agente vinculará a la aseguradora por el plazo de quince días.

Una vez aceptada la proposición por el tomador, se entenderá perfeccionado el contrato. En caso de impago de la primera prima por culpa del tomador, el asegurador podrá resolver el contrato, mediante escrito dirigido al tomador por correo certificado con acuse de recibo o por cualquier otro medio admitido en derecho que permita tener constancia de la recepción, o podrá exigir el pago de la prima en los términos del artículo 15 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Aceptada la proposición por el tomador, el asegurador deberá entregar la póliza de seguro en el plazo de diez días.

Artículo 13. *Póliza de seguro y justificante del pago de la prima.*

El asegurador deberá entregar preceptivamente al tomador la póliza de seguro, documento en el cual, necesariamente, constará una referencia clara y precisa a las normas aplicables a este tipo de seguro y los demás extremos que se determinen en la regulación del contrato de seguro y de ordenación y supervisión de los seguros privados.

Asimismo, y una vez cobrada la prima, el asegurador deberá entregar al tomador un justificante del pago.

Artículo 14. *Acreditación del seguro obligatorio.*

1. Todo vehículo a motor deberá ir provisto de la documentación acreditativa de la vigencia del seguro obligatorio.

2. La vigencia del seguro obligatorio se constatará por los agentes de la autoridad mediante la consulta al Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.

En su defecto, quedará acreditada la vigencia del seguro mediante el justificante de pago de la prima del periodo de seguro en curso, siempre que contenga, al menos, la identificación de la entidad aseguradora, la matrícula, placa de seguro o signo distintivo del vehículo, el periodo de cobertura y la indicación de la cobertura del seguro obligatorio.

Tratándose de vehículos dedicados al alquiler sin conductor, se considerará documentación acreditativa de la vigencia del seguro la copia cotejada del justificante de pago de la prima, en la forma que determine la Dirección General de Tráfico.

Artículo 15. *Seguro en frontera.*

El documento acreditativo del seguro en frontera deberá contener, como mínimo, las siguientes indicaciones:

a) Que la garantía se concede dentro de los límites y condiciones previstas como obligatorias en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y en este reglamento.

b) Que si el siniestro se produce en España, se aplicarán los límites previstos en la legislación española y, en concreto, en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

c) Acreditación de la vigencia del seguro, en los términos establecidos en este reglamento.

CAPÍTULO III

Satisfacción de la indemnización del seguro obligatorio

Artículo 16. *Oferta motivada de indemnización.*

A efectos de lo establecido en el artículo 9.a) del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, no se producirá devengo de intereses por mora, en cuanto a la cantidad ofrecida, en los siguientes casos:

a) Cuando se haya presentado al perjudicado la oferta motivada de indemnización a que se refieren los artículos 7.2 y 22.1 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor dentro del plazo previsto en los citados artículos y con el contenido dispuesto en su artículo 7.3, y aquel no se pronuncie sobre su aceptación o rechazo.

b) Cuando el perjudicado no acepte la oferta motivada de indemnización y la entidad aseguradora consigne en el plazo de cinco días las cuantías indemnizatorias reconocidas en la oferta motivada.

Artículo 17. *Indemnización por daños en los bienes en los siniestros cuya tramitación, liquidación y pago se efectúa mediante los convenios de indemnización directa suscritos entre entidades aseguradoras para la tramitación de siniestros.*

1. En aquellos siniestros cuya tramitación, liquidación y pago se efectúe en el marco de los convenios de indemnización directa suscritos entre entidades aseguradoras para la tramitación de siniestros se entenderá cumplida la obligación de presentar la oferta motivada de indemnización por los daños en los bienes, prevista en el artículo 7.2 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, cuando, antes de que transcurran tres meses desde la recepción de la reclamación del perjudicado, la entidad aseguradora de éste le satisfaga la indemnización correspondiente a los daños en los bienes derivados del siniestro o proceda a su reparación.

A estos efectos, deberá constar que el pago o reparación se realiza en nombre y por cuenta de la entidad aseguradora del responsable del siniestro, en virtud de los convenios de indemnización directa suscritos entre ambas aseguradoras para la tramitación de siniestros, los cuales en ningún caso serán oponibles frente al asegurado o al perjudicado. Igualmente, se hará constar que la entidad aseguradora del perjudicado se subroga en la posición de la entidad aseguradora del responsable, en cuyo nombre y por cuenta de la cual satisface la indemnización.

Cuando de un mismo siniestro se deriven daños a las personas y en los bienes la entidad aseguradora del responsable del siniestro deberá presentar la oferta motivada de indemnización correspondiente a los daños a las personas derivados del siniestro o, en su caso, dar respuesta motivada, conforme a lo previsto en los apartados 2 y 3 del artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

2. En todo caso, si no se hubiesen satisfecho o reparado los daños en los bienes conforme a lo previsto en el apartado 1, la entidad aseguradora del responsable del siniestro deberá presentar la oferta motivada de indemnización o, en su caso, la respuesta motivada en los términos y dentro de los plazos previstos en el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Artículo 18. *Respuesta motivada de indemnización.*

En el caso de que el asegurador o el Consorcio de Compensación de Seguros no formulen una oferta motivada de indemnización por no haberse podido cuantificar plenamente el daño, la respuesta motivada a la que se refiere el artículo 7.4 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor incluirá:

1.º La referencia a los pagos a cuenta o pagos parciales anticipados a cuenta de la indemnización resultante final, atendiendo a la naturaleza y entidad de los daños.

2.º El compromiso de la entidad aseguradora de presentar oferta motivada de indemnización tan pronto como se hayan cuantificado los daños.

3.º El compromiso de la entidad aseguradora de informar motivadamente de la situación del siniestro cada dos meses desde el envío de la respuesta motivada y hasta que se efectúe la oferta motivada de indemnización.

Artículo 19. *Concurrencia de daños y causantes.*

1. Si de un mismo siniestro, amparado por un único seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, resultan varios perjudicados por daños materiales o personales, y la suma de las indemnizaciones excede del límite obligatorio establecido al efecto, el derecho de cada perjudicado frente al asegurador se reducirá proporcionalmente a los daños sufridos.

2. Si a consecuencia de un mismo siniestro en el que intervengan dos o más vehículos, cubiertos por sus respectivos seguros obligatorios, se producen daños a terceros, cada asegurador de los vehículos causantes contribuirá al cumplimiento de las obligaciones que del hecho se deriven teniendo en cuenta, cuando se pueda determinar, la entidad de las culpas concurrentes y, en caso de no poder ser determinadas, de conformidad con lo que se hubiera pactado en los acuerdos entre aseguradoras; en defecto de lo anterior, cada asegurador contribuirá proporcionalmente a la potencia de los respectivos vehículos.

Cuando los dos vehículos intervinientes fueran una cabeza tractora y el remolque o semirremolque a ella enganchado, o dos remolques o semirremolques, y no pudiera determinarse la entidad de las culpas concurrentes, cada asegurador contribuirá al cumplimiento de dichas obligaciones de conformidad con lo pactado en los acuerdos entre aseguradoras o, en su defecto, en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita.

Artículo 20. *Indemnización por el Consorcio de Compensación de Seguros.*

1. En los casos de los apartados a) y b) del artículo 11.1 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, el perjudicado podrá, en todo caso, dirigirse directamente al Consorcio de Compensación de Seguros.

2. A efectos de lo dispuesto en el artículo 11.1.d) del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, se entenderá que existe controversia entre el Consorcio de Compensación de Seguros y la entidad aseguradora cuando ésta presente ante el Consorcio requerimiento motivado en relación al siniestro, o el perjudicado presente reclamación ante el Consorcio a la que acompañe justificación de que la entidad aseguradora rehúsa hacerse cargo del siniestro, y el Consorcio estimase que no le corresponde el pago.

3. A efectos del cómputo del plazo de treinta días al que se refiere el artículo 11.1.g) del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, se entenderá que el comprador acepta la entrega en el momento en que tenga la posesión efectiva del vehículo.

Artículo 21. *Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto) en su condición de oficina nacional de seguro.*

1. La Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto), que agrupa a todas las entidades aseguradoras autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad civil de vehículos terrestres automóviles y al Consorcio de Compensación de Seguros, tendrá la consideración de oficina nacional de seguro a que se refiere la Directiva 72/166/CEE, del Consejo, de 24 de abril, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

2. La tramitación de los siniestros y el cumplimiento de las obligaciones derivadas del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, por razón de accidentes causados en otros países por vehículos con estacionamiento habitual en España o asegurados en España mediante el certificado internacional de seguro o por un

seguro en frontera, será garantizado por Ofesauto, que actúa en nombre de todas las entidades aseguradoras que hayan obtenido la autorización correspondiente del Ministerio de Economía y Hacienda, o que estando domiciliados en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o en régimen de libre prestación de servicios. Igualmente, asumirá esta garantía, por cuenta de la oficina nacional del Estado de que se trate, por razón de los accidentes ocurridos en territorio español en los que intervenga un vehículo extranjero, con estacionamiento habitual en un Estado firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y otros Estados asociados o que, perteneciendo a un Estado no firmante del Acuerdo citado estuviera asegurado mediante certificado internacional de seguro emitido por otra oficina nacional o por un seguro en frontera.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, Ofesauto podrá delegar la representación de las diferentes entidades aseguradoras extranjeras, a solicitud de la oficina nacional respectiva, en favor de alguna de las entidades aseguradoras o de entidades especializadas en la gestión de siniestros. Asimismo, a solicitud de las entidades aseguradoras que operan en España podrá cursar idéntica petición a las oficinas nacionales de otros Estados.

Las citadas entidades aseguradoras o entidades corresponsales españolas, autorizadas para representar a entidades aseguradoras extranjeras, responderán en los mismos términos que Ofesauto. A tal efecto, Ofesauto llevará los registros necesarios de corresponsalías autorizadas, al objeto de facilitar la información necesaria a quien tenga un interés legítimo.

En caso de incumplimiento del corresponsal, conflicto de intereses o cese voluntario en la representación autorizada, Ofesauto asumirá el cumplimiento de las obligaciones previstas en el apartado 2 de este artículo.

4. El Ministro de Economía y Hacienda dictará las normas relativas al funcionamiento de Ofesauto como oficina nacional de seguro.

Artículo 22. *Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto) en su condición de organismo de indemnización.*

1. De conformidad con lo establecido en el artículo 26 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, Ofesauto tendrá la consideración de organismo de indemnización ante el que los perjudicados con residencia en España podrán presentar reclamación de indemnización en los supuestos previstos en el artículo 27 de dicho texto refundido.

2. En la reclamación que ante Ofesauto presente el perjudicado deberá constar que la entidad aseguradora del vehículo causante no ha designado un representante en España para la tramitación y liquidación de siniestros o, en otro caso, la fecha en que dicho perjudicado se dirigió formalmente a la aseguradora del vehículo del responsable o al representante para la tramitación y liquidación de siniestros por ésta designado en España y, en caso de haber recibido alguna notificación de éstos, se informará sobre su contenido. Igualmente, el perjudicado informará, en caso de haber efectuado reclamación ante cualquier otro organismo o entidad por el mismo concepto, sobre el contenido de la reclamación y, en su caso, sobre las respuestas recibidas en relación a ésta.

Ofesauto se abstendrá de intervenir, y así lo notificará expresamente al reclamante, cuando éste hubiera ejercitado una acción directa contra la aseguradora del responsable.

3. A los efectos del artículo 27 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, se entenderá por respuesta motivada la que contenga contestación suficiente a la reclamación formulada conforme a la ley que resulte de aplicación y justifique la decisión adoptada por el asegurador.

La respuesta que Ofesauto deberá dar a la reclamación de la víctima, en su condición de organismo de indemnización estará motivada en los mismos términos previstos en el párrafo anterior.

4. En la información que por parte de Ofesauto deba facilitarse u obtenerse de otros organismos de indemnización o fondos de garantía, se estará a lo dispuesto en los acuerdos que se suscriban de conformidad con la normativa comunitaria.

5. El Ministro de Economía y Hacienda dictará las normas relativas al funcionamiento de Ofesauto como organismo de indemnización.

CAPÍTULO IV

Identificación de la entidad aseguradora y control de la obligación de asegurarse

Artículo 23. *Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.*

1. Las entidades aseguradoras que cubran mediante el seguro obligatorio la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor con estacionamiento habitual en España, deberán comunicar al Ministerio de Economía y Hacienda, mediante su remisión al Consorcio de Compensación de Seguros, los datos relativos a los vehículos asegurados por ellas, así como los relativos al representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado por la entidad aseguradora en cada uno de los Estados del Espacio Económico Europeo, con el contenido, la forma y en los plazos que se establecen en este reglamento y en las resoluciones a que éste se refiere.

El incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior constituirá infracción administrativa sancionable, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 40.3.s) y 40.4.u) del texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados.

2. Los datos a que se refiere el apartado anterior serán objeto de tratamiento automatizado mediante el fichero automatizado de datos de carácter personal, denominado «Fichero Informativo de Vehículos Asegurados», de carácter público, regulado en este Reglamento, con el contenido que se describe en los artículos siguientes y en el anexo.

3. La información contenida en el fichero gozará de presunción de veracidad, salvo prueba en contrario.

Artículo 24. *Primera remisión de datos y su actualización.*

1. En la primera remisión de los datos, las entidades aseguradoras suministrarán, por cada vehículo, los siguientes: matrícula, código identificativo de la marca y modelo del vehículo, fecha de inicio de la vigencia y fecha de finalización del período de seguro en curso, así como el tipo de contrato, todo ello de acuerdo con las especificaciones contenidas en la resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones dictada a tal efecto. Asimismo, deberá remitirse el nombre y dirección del representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado por la entidad aseguradora en cada uno de los Estados del Espacio Económico Europeo.

2. Por las entidades aseguradoras se realizará la actualización de datos, remitiendo diariamente información de altas y bajas de vehículos asegurados, que se identificarán con su matrícula y código identificativo de su marca y modelo, haciendo constar, en el caso de altas, las fechas de inicio de la vigencia y finalización del período de seguro en curso, tipo de contrato y, en caso de bajas, la fecha de cese de la vigencia del seguro.

A estos efectos, se entiende por cese de la vigencia del seguro la extinción del contrato, incluidas la rescisión y resolución.

Asimismo, se realizará la actualización de los datos relativos al representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado por la aseguradora en cada uno de los Estados del Espacio Económico Europeo, tan pronto como se produzcan modificaciones en ellos.

Al objeto de que el Consorcio de Compensación de Seguros pueda facilitar la información a que se refieren los artículos 24 y 25 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, las entidades aseguradoras deberán proporcionarle, cuando lo solicite, en el plazo de cinco días, el número de póliza correspondiente a los vehículos por ellas asegurados. A estos efectos, el intercambio de información se podrá realizar por teléfono, fax o correo electrónico.

3. Deberán incluirse, en todo caso, los datos relativos a aquellos vehículos respecto a los cuales se haya diligenciado la solicitud de seguro o se haya emitido proposición de seguro aceptada por el tomador, reflejándose las fechas de efecto y finalización de uno u otro documento.

4. En los supuestos de contratos prorrogables, o de impago de las primas fraccionadas, no podrá ser comunicada la baja del vehículo, respectivamente, en tanto no se haya ejercido el derecho a oponerse a la prórroga del mismo o no haya sido extinguido o resuelto el contrato, en los supuestos y con las formalidades previstas en la Ley de Contrato de Seguro.

5. En el caso de transmisión del vehículo asegurado, sólo podrá ser comunicada la baja del vehículo previa extinción del contrato de seguro, de conformidad con lo establecido en la Ley de Contrato de Seguro.

6. En el supuesto de vehículos especiales, se remitirán al Consorcio de Compensación de Seguros los datos que establezca la resolución que dicte la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

Artículo 25. *Procedimiento de remisión de la información al Consorcio de Compensación de Seguros.*

La remisión de la información al Consorcio de Compensación de Seguros se realizará mediante el procedimiento que se contendrá en la resolución que la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones dicte al efecto.

Artículo 26. *Remisión de información a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.*

1. El Consorcio de Compensación de Seguros remitirá, mensualmente, a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones una relación de las entidades aseguradoras que, estando autorizadas para operar en el ramo correspondiente, no hubieran remitido la información a la que se refieren los artículos anteriores.

Asimismo, el Consorcio de Compensación de Seguros comunicará a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones las incidencias significativas que pudieran producirse en el cumplimiento de esta obligación.

2. Sin perjuicio de las infracciones administrativas que se derivan del incumplimiento de la obligación de suministrar los datos, y a la vista de las comunicaciones del Consorcio de Compensación de Seguros, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá formular requerimientos a las entidades aseguradoras o exigir la realización de auditorías informáticas, o la aplicación de otras medidas conducentes a garantizar la veracidad de la información contenida en el fichero.

Artículo 27. *Consulta del fichero.*

1. A efectos de acceso al fichero, tienen la consideración de implicados los perjudicados por accidentes de circulación, por daños en su persona o en sus bienes, pudiendo actuar por sí o por medio de representante debidamente acreditado.

2. La consulta de la información se ejercerá mediante petición dirigida por los implicados en un accidente de circulación al Consorcio de Compensación de Seguros, utilizándose el modelo que se contenga en la resolución que dicte la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, al que se adjuntará copia del parte de daños o de la declaración amistosa de accidente.

Igualmente, el solicitante podrá utilizar cualquier medio que permita acreditar el envío y la recepción de la solicitud de consulta, aportando el número del documento nacional de identidad, pasaporte, código de identificación fiscal u otro documento acreditativo, así como la matrícula o signo distintivo tanto del vehículo presuntamente causante de los daños como del vehículo correspondiente al perjudicado, y los números de siniestro y póliza de seguro que consten en el registro de siniestros de la entidad aseguradora, pudiendo ser contestada la consulta por cualquier medio que permita acreditar el envío y la recepción de la contestación, de acuerdo con lo que disponga la resolución que al efecto dicte la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

3. A efectos de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 25 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, se considera que existe interés legítimo del perjudicado en obtener información sobre la identidad del propietario, conductor o titular del vehículo en el supuesto de que para el total resarcimiento de los daños sólo pueda reclamarse contra esas personas.

Artículo 28. *Control de la obligación de asegurarse.*

El control de la obligación de asegurarse se realizará mediante la colaboración entre el Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, que podrán cederse, entre sí, los datos que figuren en sus ficheros automatizados que expresamente prevean esta cesión.

El procedimiento de cesión de datos se regulará mediante resolución conjunta de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones y de la Dirección General de Tráfico.

El órgano responsable del fichero adoptará las medidas técnicas y organizativas que sean necesarias para asegurar la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos y hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Disposición adicional primera. *Publicación de la relación de centros sanitarios y entidades aseguradoras que suscriban convenios para la asistencia a lesionados de tráfico.*

La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones publicará en el Boletín Oficial del Estado la relación de los centros sanitarios y servicios de emergencias médicas y de las entidades aseguradoras que suscriban convenios para la asistencia a lesionados de tráfico.

Disposición adicional segunda. *Seguro especial para pruebas deportivas.*

Para los riesgos derivados de las pruebas deportivas en las que intervengan vehículos a motor, celebrados en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los conductores intervinientes, por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

ANEXO

Fichero informativo de vehículos asegurados (FIVA)

1. Finalidad y usos previstos del fichero:

a) Suministro de información a los implicados en un accidente de circulación.
b) Control de la obligación de aseguramiento.

2. Personas o colectivos de origen de los datos: tomadores de contratos de seguro.

3. Procedencia y procedimiento de recogida: recogida mediante una primera remisión de datos por las entidades aseguradoras y posterior actualización diaria de los mismos.

4. Estructura básica del fichero: entidad aseguradora, fecha de envío de los datos, matrícula, código identificativo de la marca y modelo del vehículo, fecha de inicio de la vigencia del contrato, fecha de finalización del período de cobertura, fecha de cese de vigencia, tipo de contrato, nombre y dirección del representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado por la entidad aseguradora en cada uno de los Estados del Espacio Económico Europeo. Se trata de un fichero automatizado.

5. Cesión de los datos:

a) A implicados en accidentes de circulación, y en su representación, a sus entidades aseguradoras.
b) Al Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico.
c) Al Ministerio Fiscal, a los jueces y tribunales.
d) A Ofesauto.
e) A los organismos de indemnización de otros Estados del Espacio Económico Europeo.
f) A los organismos de información de otros Estados del Espacio Económico Europeo.
g) A los fondos de garantía de otros Estados del Espacio Económico Europeo.

h) A los centros sanitarios y servicios de emergencias médicas que suscriban convenios con el Consorcio de Compensación de Seguros y las entidades aseguradoras para la asistencia a lesionados de tráfico.

6. Órgano responsable: Consorcio de Compensación de Seguros.

7. Servicio o unidad ante la cual el afectado puede ejercer sus derechos: Consorcio de Compensación de Seguros, con sede en el Paseo de la Castellana, número 32. 28006 Madrid.

8. Medidas de seguridad: nivel medio.

§ 23

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 22, de 26 de enero de 1999
Última modificación: 14 de abril de 2021
Referencia: BOE-A-1999-1826

El título competencial del Estado para regular la materia contenida en el Reglamento General de Vehículos se encuentra, sin duda, en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución Española de 27 de diciembre de 1978, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el tráfico y circulación de vehículos a motor, ya que, según declara la sentencia del Tribunal Constitucional, 59/1985, de 6 de mayo, «en el concepto de tráfico y circulación de vehículos a motor no se encuentran englobadas solamente las condiciones atinentes a la circulación sino también las condiciones que deban llevar los vehículos que circulan».

La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, permitió al Gobierno abordar la indiscutible complejidad técnica que la regulación de la materia relativa a los vehículos comporta a través del desarrollo de las correspondientes bases, mediante el Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Las frecuentes remisiones reglamentarias contenidas en los preceptos del Real Decreto legislativo, relativas a los vehículos y su propia disposición final, exigen que el Reglamento General de Vehículos tenga por objeto la ejecución y desarrollo de dichos preceptos y que ello, en gran parte, se logre manteniendo o modificando, en su caso, la normativa contenida en el Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, y sus disposiciones complementarias, según lo aconseje la experiencia o lo requiera la extensísima reglamentación técnica de la materia, recogida en las Directivas de la Unión Europea –y en los anexos derivados del Acuerdo relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958–, que persiguen como uno de los objetivos prioritarios la armonización de las legislaciones de los Estados miembros de la Unión Europea relativas a la fabricación y uso de vehículos y de sus componentes y piezas, con el fin de lograr su aceptación recíproca entre todos los Estados miembros.

Para tratar tan extensa y detallada normativa y facilitar su adecuación a las condiciones o prescripciones técnicas de los vehículos para que sea admitida su circulación, en continua evolución por el incesante progreso técnico, el Reglamento se sirve de una técnica similar a la utilizada en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como partes y piezas de dichos

vehículos («Boletín Oficial del Estado» número 236, de 2 de octubre), aceptada e incluso utilizada por la Unión Europea en alguna de sus Directivas, que permite, además, modificar sus anexos por Orden ministerial, recogiendo exclusivamente a lo largo de su articulado aquellos preceptos que, en principio, se prevé van a tener el carácter de normas permanentes y que por su generalidad afectan a todos los conductores o titulares de vehículos, mientras que los anexos recogen fundamentalmente normas de carácter técnico.

El Reglamento General de Vehículos es, en definitiva, un Reglamento ejecutivo, que desarrolla, complementa y pormenoriza el texto articulado de la Ley de Seguridad Vial, aunque no se trata de un desarrollo general o completo de dicho texto, sino de un desarrollo o ejecución parcial, pues se limita a desarrollar y complementar parte del Título I y el Título IV del texto articulado de la Ley.

Entre las disposiciones del Título I destaca el artículo 2, que exige la inscripción de los vehículos en el Registro de la Jefatura Central de Tráfico.

Los vehículos son bienes muebles fácilmente identificables a través de sus placas de matrícula y el número del bastidor o de la estructura autoportante (artículos 8, 49 y anexo 18 del Reglamento) y, por tanto, susceptibles de determinada publicidad registral, si bien el Registro de Vehículos regulado en el artículo 2 del Reglamento, lo mismo que los Registros del derogado artículo 244 del Código de la Circulación, tiene carácter puramente administrativo, a diferencia del Registro de Hipoteca Mobiliaria y de Prenda sin Desplazamiento de la Posesión, establecido por la Ley de 16 de diciembre de 1954, y del Registro de Reserva de Dominio y Prohibición de Disponer, creado por la Ley 50/1965, de 17 de julio, sobre Venta de Bienes Muebles a Plazos, en los que se inscriben los actos por los que se crean, modifican o extinguen aquellas garantías o gravámenes, a los efectos de dotarles de la adecuada publicidad y consiguiente oponibilidad frente a terceros.

Los datos que figuran en el Registro de Vehículos carecen pues de efectos sustantivos civiles, según se desprende además de una abundantísima jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, entre otras, de la sentencia de 6 de marzo de 1984, en la que se declara que el derecho de la propiedad «está desvinculado en términos generales –Sentencias de 19 de diciembre de 1966, 16 de noviembre de 1967 y 14 de diciembre de 1983– de lo que se halla dispuesto en el Código de la Circulación (artículos 241 y siguientes, principalmente) sobre matriculación, permiso de circulación, registro-archivo de la Jefatura Provincial y Registro General de la Jefatura Central de Tráfico, y transferencias, como ya entendieron las sentencias de esta Sala de 22 de diciembre de 1954, 20 de diciembre de 1956, 5 de noviembre de 1965 y 17 de enero de 1967».

Pero junto a este carácter o naturaleza estrictamente administrativa, tradicional del Registro de Vehículos, presenta también importantes innovaciones como la de adoptar para su funcionamiento medios informáticos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, la de tener una función coadyuvante de las distintas Administraciones Públicas, órganos judiciales y Registros con los que se relaciona y la de comprobación de la existencia del seguro obligatorio de automóviles, previéndose además la posibilidad de organizar Registros especiales o auxiliares.

Del Título IV, y por lo que respecta a la matriculación de vehículos, merecen especial mención los artículos 25 que establece la obligación de matriculación de los ciclomotores por las Jefaturas de Tráfico; 27, que prevé los supuestos en los que se puede conceder una nueva matrícula a un vehículo que ya haya estado matriculado en nuestro país; el 28, que admite que el vehículo se matricule no sólo a nombre del propietario, como exigía el Código de la Circulación en el artículo 242, sino también a nombre del arrendatario, bien con opción de compra, como el supuesto de arrendamiento financiero o «leasing», o bien bajo otras modalidades de arrendamiento con arraigo en el mercado, como los arrendamientos a largo plazo («renting»); se establece asimismo en dicho artículo las autorizaciones y condiciones de los denominados trenes turísticos para que les sea permitida su circulación por las vías públicas.

Por lo que respecta a los «cambios de titularidad del vehículo», los artículos 32 y 33 regulan los procedimientos a seguir para las transferencias de vehículos, distinguiendo las transmisiones entre personas que no se dedican a la compraventa de vehículos de aquéllas

en las que intervienen vendedores de vehículos, con lo que se modifica sustancialmente el procedimiento regulado en el artículo 247 del Código de la Circulación.

En las transmisiones entre particulares, el titular deberá entregar el permiso de circulación del vehículo no al adquirente, sino a la Jefatura de Tráfico, acompañado del contrato de compraventa o arrendamiento, no pudiendo circular el adquirente con el vehículo mientras no renueve el permiso de circulación a su nombre, para lo que dispone de un plazo de treinta días, transcurrido el cual se procederá a la inmovilización del vehículo.

En las transmisiones en las que intervienen vendedores de vehículos, el titular deberá entregar el permiso de circulación en la Jefatura de Tráfico junto a un documento acreditativo de la entrega del vehículo al compraventa, tras lo cual se anotará en el Registro la baja temporal del mismo, que sólo podrá circular amparado por un permiso temporal de empresa concedido al compraventa para que pueda realizar pruebas con personas interesadas en su adquisición.

El incumplimiento de la obligación de notificación del transmitente sólo tiene transcendencia «a los efectos de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial», como expresamente señalan los artículos 32.1 y 33.1, y, por lo tanto, en el orden puramente administrativo, ya que según resulta de los propios términos de los artículos 32 y 33, la compraventa se perfecciona y la transmisión de la propiedad se efectúa antes de la notificación e inscripción en el Registro de Vehículos, con sólo cumplir las normas del Código Civil, doctrina confirmada, entre otras, por la sentencia del Tribunal Supremo de 20 de septiembre de 1965, en la que se declara que «la comunicación de la transferencia de un automóvil a la Jefatura de Obras Públicas correspondiente, para conseguir su cambio si bien constituye una exigencia administrativa o fiscal impuesta por el párrafo 3 del artículo 249 (actual 247) del Código de la Circulación de 25 de septiembre de 1934, no afecta a la validez y eficacia del contrato concertado, como lo demuestran los términos en que está redactado el artículo 1.279 del Código sustantivo».

En cuanto a las «placas de matrícula», se destacan como novedades más significativas la supresión de las siglas de la provincia en todas las placas de matrícula, a excepción de las ordinarias de los vehículos automóviles; en las placas ordinarias de los vehículos especiales, remolques y semirremolques y ciclomotores, en las de matrícula turística y de vehículo histórico, y en las temporales figurará una letra identificativa del tipo de vehículo o de permiso de que se trata, y dos grupos de caracteres, constituidos por un número de cuatro cifras y por tres letras; y se autoriza un marco ajeno a la placa que puede ir grabado con publicidad en su parte inferior.

Por lo que respecta a los anexos, tiene una especial importancia el anexo I que actúa como una auténtica tabla de vigencias.

Bajo el número 1 se establece la relación entre los artículos del Reglamento de Vehículos y las disposiciones aplicables, a través de cuatro columnas: la primera, recoge el artículo del Reglamento; la segunda, el apartado del artículo; la tercera, la materia de que se trata, y la cuarta, la legislación aplicable.

Bajo el número 2 se establece la relación entre las disposiciones aplicables y los artículos del Reglamento, a través de dos columnas y cuatro «cuadros», según que las disposiciones aplicables sean Leyes, Reales Decretos, Reglamentos CEE u otra reglamentación internacional y Órdenes ministeriales, respectivamente, con la indicación de la fecha de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» o en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas».

De esta forma se facilita el estudio y aplicación de las disposiciones vigentes, ya que la materia regulada con carácter general en los artículos del Reglamento se complementa, en su caso, con la técnica o específica recogida en los anexos a que cada uno de los artículos se remite.

La presente disposición ha sido sometida al procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas previsto en la Directiva 83/189/CEE, del Consejo, de 28 de marzo y sus modificaciones, así como en el Real Decreto 1168/1995, de 7 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Industria y Energía, previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado

y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 1998,

D I S P O N G O:

Artículo único.

Se aprueba el Reglamento General de Vehículos cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición adicional primera. *Circulación con incumplimiento de las condiciones técnicas.*

La circulación de un vehículo incumpliendo las condiciones técnicas contempladas en este Reglamento, cuando suponga un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes, dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la iniciación del correspondiente expediente sancionador.

Disposición adicional segunda. *Competencias de las Comunidades Autónomas.*

Lo dispuesto en el presente Reglamento, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se entenderá sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas a través de sus propios Estatutos.

Disposición adicional tercera. *Contrato de seguro en la circulación de vehículos a motor.*

Dentro del ámbito de sus competencias las autoridades encargadas de la vigilancia del Tráfico prestarán especial colaboración para el cumplimiento de lo dispuesto en la normativa sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

Disposición transitoria primera. *Régimen de vehículos sometidos a la normativa anterior.*

Los vehículos matriculados o puestos en circulación con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento podrán seguir circulando bajo las mismas condiciones técnicas con que fueron admitidos para su matriculación o puesta en circulación.

Disposición transitoria segunda. *Fecha de aplicación de las condiciones técnicas.*

Las condiciones técnicas contempladas en este Reglamento se exigirán en las fechas que se indican en la reglamentación que se recoge en el anexo I a los vehículos matriculados o puestos en circulación desde el momento que la misma lo establezca.

Disposición transitoria tercera. *Dispositivos de retención.*

El cumplimiento de las condiciones establecidas en el anexo VI de este Reglamento para los dispositivos de retención y aseguramiento de la carga, en los vehículos que puedan transportar simultáneamente personas y carga en un mismo habitáculo, será exigible a los vehículos que se matriculen a partir de un año desde la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del presente Reglamento.

Disposición transitoria cuarta. *Plazos para la matriculación ordinaria de ciclomotores.*

1. Los titulares de los ciclomotores inscritos en los Registros de los Ayuntamientos deberán solicitar su matriculación ordinaria de la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal, sin devengo de tasa alguna, presentando los documentos que se indican en el anexo XIII de este Reglamento, en los plazos que se señalan a continuación:

a) Placa de inscripción terminada en 0: durante los tres meses siguientes a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
b) Placa de inscripción terminada en 1: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

c) Placa de inscripción terminada en 2: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

d) Placa de inscripción terminada en 3: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

e) Placa de inscripción terminada en 4: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

f) Placa de inscripción terminada en 5: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

g) Placa de inscripción terminada en 6: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

h) Placa de inscripción terminada en 7: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

i) Placa de inscripción terminada en 8: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

j) Placa de inscripción terminada en 9: durante los tres meses siguientes a partir de la terminación del plazo anterior.

2. Los ciclomotores adquiridos con anterioridad a la entrada en vigor de este Reglamento que no estén inscritos en los Registros de los Ayuntamientos deberán ser objeto de matriculación ordinaria en la Jefatura de Tráfico de la provincia del domicilio legal de su propietario, de su arrendatario con opción de compra o de su arrendatario a largo plazo, aportando los documentos que se indican en el anexo XIII del presente Reglamento, en el plazo de seis meses, a contar desde su entrada en vigor.

3. El propietario, arrendatario con opción de compra o arrendatario a largo plazo de más de un ciclomotor podrá solicitar la matriculación de la totalidad de los mismos en el período que corresponda al primero de ellos.

Disposición transitoria quinta. *Reposición de placas de matrícula.*

Los titulares de vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de este Reglamento, que se vean obligados a sustituir las placas de matrícula por pérdida, sustracción o deterioro, deberán necesariamente ajustar las dimensiones de las nuevas placas a las del modelo reglamentario contenido en el anexo XVIII, si bien conservarán el número de matrícula que tuvieran asignado.

Disposición transitoria sexta. *Matrícula especial.*

Misiones Diplomáticas y Organizaciones internacionales.

1. En los seis meses siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, las Organizaciones internacionales y los miembros de su personal con estatuto diplomático, titulares de vehículos matriculados con arreglo a lo previsto en la Orden del Ministerio de la Presidencia de 6 de marzo de 1985, solicitarán el permiso de circulación y la placa de matrícula regulados en el artículo 39, apartado 1.b) y apartado B), a), 2.º , del anexo XVIII de este Reglamento.

2. Asimismo, en dicho plazo, las Oficinas Consulares y los funcionarios consulares de carrera de nacionalidad extranjera, titulares de vehículos matriculados con arreglo a lo previsto en la Orden del Ministerio de la Presidencia de 31 de mayo de 1977, solicitarán la placa de matrícula especial regulada en el apartado B), a), 3.º , del anexo XVIII del presente Reglamento.

3. El personal técnico-administrativo de las Misiones Diplomáticas y de las Organizaciones Internacionales, así como los empleados consulares de las Oficinas Consulares, cuyos vehículos tengan concedida a la entrada en vigor de este Reglamento matrícula turística, seguirán circulando con este permiso y placas hasta que finalice su plazo de validez.

Disposición derogatoria primera. *Código de la Circulación.*

Quedan derogados los artículos del Código de la Circulación que se citan a continuación: 10; del 12 al 15; del 55 al 58, ambos inclusive; del 61 al 64, ambos inclusive; del 78 al 84,

ambos inclusive; del 105 al 107, ambos inclusive; 132; 134; del 137 al 141, ambos inclusive; del 143 al 148, ambos inclusive; del 154 al 166, ambos inclusive; del 175 al 194, ambos inclusive; del 201 al 260, ambos inclusive; del 305 al 308, ambos inclusive; 310 y 311.

Disposición derogatoria segunda. *Otra normativa específica.*

Igualmente quedan derogadas las siguientes disposiciones:

a) Párrafos c), d), e) y f) del artículo 17 del Real Decreto 1571/1993, de 10 de septiembre, por el que se adapta la reglamentación de la matrícula turística a las consecuencias de la armonización fiscal del mercado interior.

b) Real Decreto 490/1997, de 14 de abril, por el que se modifica el Código de la Circulación y se determinan los pesos y dimensiones máximos de los vehículos.

c) Orden del Ministerio de Obras Públicas de 6 de abril de 1951, por la que se regula la utilización de los tractores agrícolas en el transporte de productos y su circulación por carretera.

d) Orden del Ministerio de Obras Públicas de 23 de marzo de 1955, relativa a las instrucciones complementarias a la Orden ministerial de 6 de abril de 1951, que regula la utilización de los tractores agrícolas en el transporte de productos y su circulación por carretera.

e) Orden del Ministerio de la Gobernación de 30 de julio de 1970, por la que se dictan normas para la aplicación del apartado B), 6, del artículo 144 del Código de la Circulación.

f) Orden del Ministerio de la Gobernación de 24 de septiembre de 1971, por la que se desarrolla lo dispuesto en el capítulo X del Código de la Circulación, denominado «De la circulación en prueba, en transporte y con permiso temporal».

g) Orden del Ministerio de la Presidencia de 7 de octubre de 1971, por la que se desarrolla lo dispuesto en los artículos 242 y 243 del Código de la Circulación sobre matriculación de vehículos.

h) Orden del Ministerio de Industria de 5 de noviembre de 1973, por la que se establece el modelo de relación de vehículos reformados previa autorización.

i) Orden del Ministerio de la Presidencia de 8 de noviembre de 1974, que modifica la Orden de 7 de octubre de 1971.

j) Orden del Ministerio de la Presidencia de 27 de abril de 1977, por la que se desarrolla lo dispuesto en el capítulo XX del Código de la Circulación sobre matriculación de vehículos especiales.

k) Orden del Ministerio de la Presidencia de 31 de mayo de 1977, por la que se establece la normativa sobre matriculación de vehículos automóviles con placa CD y CC.

l) Orden del Ministerio de Industria y Energía de 21 de octubre de 1977, sobre homologación de paneles de señalización para vehículos que transportan materias peligrosas.

m) Orden del Ministerio de la Presidencia de 26 de junio de 1978, que modifica la Orden de 27 de abril de 1977.

n) Orden del Ministerio del Interior de 20 de junio de 1979, por la que se establecen determinadas restricciones a la circulación por las vías públicas.

ñ) Orden del Ministerio del Interior de 10 de octubre de 1980, que modifica la Orden de 24 de septiembre de 1971.

o) Orden del Ministerio de la Presidencia de 16 de julio de 1984, por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas.

p) Orden del Ministerio de la Presidencia de 6 de marzo de 1985, sobre placas de matrícula para los automóviles que disfrutan de franquicia diplomática, propiedad de Organismos internacionales y de sus funcionarios con «status» diplomático.

q) Orden del Ministerio de Industria y Energía de 26 de junio de 1986, por la que se aprueban las prescripciones técnicas relativas a la homologación de los vehículos en lo que se refiere a su compatibilidad para formar parte de conjuntos de vehículos y a la homologación de las partes mecánicas del acoplamiento.

r) Orden del Ministerio del Interior de 22 de abril de 1987, que modifica la Orden de 24 de septiembre de 1971.

s) Orden del Ministerio del Interior de 9 de septiembre de 1993, por la que se regula la señalización luminosa de los tractores, maquinaria agrícola y demás vehículos especiales o de transportes especiales.

t) Orden del Ministerio de la Presidencia de 28 de noviembre de 1996, por la que se desarrolla lo dispuesto en el Real Decreto 1539/1996, de 21 de junio, que permite el cambio de matrícula de los vehículos a motor, modificando el artículo 209 del Código de la Circulación.

Disposición derogatoria tercera. *General.*

Se derogan, asimismo, cuantos artículos del Código de la Circulación y disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente Reglamento.

Disposición final primera. *Ejecución y desarrollo.*

Se faculta a los Ministros del Interior y de Industria y Energía para dictar o promover, por sí o conjuntamente con los titulares de los restantes Departamentos ministeriales afectados por razón de la materia, las disposiciones oportunas para la aplicación e interpretación de lo establecido en el presente Reglamento.

Disposición final segunda. *Vehículos de las Fuerzas Armadas.*

Se faculta a los Ministros de Defensa, del Interior y de Industria y Energía y, en su caso, a los demás Ministros competentes, para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones de circulación y características técnicas de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas, así como de sus partes y piezas y placas de matrícula.

Disposición final tercera. *Habilitación para la modificación de los anexos del Reglamento General de Vehículos.*

Se faculta a los Ministros del Interior y de Industria y Energía para modificar por Orden los anexos al presente Reglamento. La modificación del anexo 9 requerirá, además, la conformidad del Ministro de Fomento.

No obstante, la actualización, modificación o derogación de las normas relacionadas en el anexo I habrá de hacerse o promoverse por los organismos competentes y a través de los procedimientos que correspondan, de acuerdo con la naturaleza y el rango de cada una de ellas.

Disposición final cuarta. *Modificación del anexo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

Quedan modificados, de acuerdo con lo dispuesto en los anexos II, IX y X de este Reglamento, los conceptos básicos contenidos en los puntos 4 a 51 del anexo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Disposición final quinta. *Modificación del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.*

1. El artículo 6, apartado 5, del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, queda redactado del modo siguiente:

> «Todo vehículo que haya sufrido, como consecuencia de un accidente u otra causa un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, o al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos, deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.
>
> El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que realice el informe y atestado será quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio después de la reparación. A estos efectos intervendrá el permiso

de circulación del vehículo, remitiéndolo a la Jefatura de Tráfico de la provincia donde se haya producido el accidente. Dicha Jefatura o aquélla en la que el interesado haya manifestado expresamente que desea recoger su permiso de circulación, si procede, comunicará a éste la necesidad de presentar el vehículo a inspección técnica y también se lo comunicará al órgano competente de la Comunidad Autónoma donde el interesado haya declarado al agente de la autoridad que el vehículo va a ser inspeccionado.

Cuando el interesado haya realizado las oportunas reparaciones, deberá llevar el vehículo hasta la estación ITV para pasar la inspección técnica amparado en la autorización de circulación que le haya facilitado la Jefatura de Tráfico y, si la inspección es favorable, previa presentación del informe, le será devuelto el permiso de circulación.

Si el resultado de la inspección fuera desfavorable, la estación ITV lo hará constar en el informe de inspección, procediendo conforme a lo previsto en el artículo 11, apartado 2.»

2. El artículo 11, apartado 2, primer párrafo, del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, queda redactado del modo siguiente:

«Si el resultado de una inspección técnica fuese desfavorable, la estación ITV concederá a su titular, para subsanar los defectos observados, un plazo inferior a dos meses, cuya extensión concreta se determinará teniendo en cuenta la naturaleza de tales defectos. La estación retendrá la tarjeta ITV y el titular deberá proceder a la reparación del vehículo, que quedará inhabilitado para circular por las vías públicas, excepto para su traslado al taller o para la regularización de su situación y vuelta a la estación ITV para nueva inspección.»

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto y el Reglamento que por el mismo se aprueba entrarán en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS

TÍTULO I

Normas generales

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 1. *Autorizaciones y sus efectos.*

1. La circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en este Reglamento. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización.

El Ministerio de Industria y Energía podrá establecer excepciones al cumplimiento de alguna de las condiciones técnicas previstas en este Reglamento a determinados vehículos, equipos, repuestos y accesorios.

2. La circulación de un vehículo sin autorización, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, dará lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga de dicha autorización, de acuerdo con lo que se establece en el presente Reglamento.

Asimismo, la circulación de un vehículo durante el plazo de suspensión cautelar de la autorización de circulación que se haya acordado en el curso de los procedimientos de

nulidad, anulación y pérdida de vigencia de dicha autorización dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Artículo 2. *Registro de Vehículos.*

1. La Jefatura Central de Tráfico llevará un Registro de todos los vehículos matriculados, que adoptará para su funcionamiento medios informáticos y en el que figurarán, al menos, los datos que deben ser consignados obligatoriamente en el permiso o licencia de circulación, así como cuantas vicisitudes sufran posteriormente aquéllos o su titularidad.

Estará encaminado preferentemente a la identificación del titular del vehículo, al conocimiento de las características técnicas del mismo y de su aptitud para circular, a la comprobación de las inspecciones realizadas, de tener concertado el seguro obligatorio de automóviles y del cumplimiento de otras obligaciones legales, a la constatación del Parque de Vehículos y su distribución, y a otros fines estadísticos.

El Registro de Vehículos tendrá carácter puramente administrativo, será público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, mediante simples notas informativas o certificaciones, y los datos que figuren en él no prejuzgarán las cuestiones de propiedad, cumplimientos de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil o mercantil puedan suscitarse respecto a los vehículos.

Tendrá también una función coadyuvante de las distintas Administraciones públicas, Órganos judiciales y Registros civiles o mercantiles con los que se relaciona.

El funcionamiento del Registro, la forma y efectos de sus anotaciones, así como el alcance de su publicidad se ajustará, además, a la reglamentación que se recoge en el anexo I.

2. Además del Registro a que se refiere el apartado anterior, podrán organizarse otros Registros especiales o auxiliares de las distintas autorizaciones temporales de circulación, como los de permisos temporales para particulares y para uso de empresas o entidades relacionadas con el vehículo.

Artículo 3. *Conceptos básicos.*

A efectos de este Reglamento, se entiende por:

a) Homologación de tipo CE: el acto por el cual un Estado miembro de la Unión Europea hace constar que un tipo de vehículo se ajusta a las prescripciones técnicas establecidas en las Directivas específicas y ha pasado los controles y comprobaciones previstos en los correspondientes certificados de homologación de tipo CE.

b) Homologación nacional de tipo: el acto por el cual la Administración General del Estado español hace constar que un vehículo satisface las prescripciones técnicas establecidas en la legislación vigente y reflejadas en la ficha de características, definidas para cada categoría de vehículos.

c) Homologación parcial: el acto mediante el cual la Administración General del Estado español o las Administraciones de otros Estados hacen constar que determinados sistemas, componentes o unidades técnicas de los vehículos, o relacionados con ellos, satisfacen las prescripciones técnicas establecidas en las correspondientes Directivas comunitarias o Reglamentos derivados del Acuerdo de Naciones Unidas relativo al reconocimiento recíproco de homologación de vehículos, sus partes y piezas, y en los Reglamentos técnicos de ámbito nacional. Esta misma denominación es, asimismo, aplicable a la comprobación del vehículo en lo que se refiere a aspectos parciales de su comportamiento.

d) Sistema: cualquier conjunto de elementos o de componentes del vehículo que está sujeto a los requisitos de alguna de las reglamentaciones particulares.

e) Componente: el dispositivo sujeto a las disposiciones de una reglamentación particular cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo independientemente del vehículo cuando la reglamentación particular así lo disponga expresamente.

f) Unidad técnica independiente: el dispositivo sujeto a disposiciones de reglamentaciones particulares cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo separadamente, pero únicamente para uno o varios tipos de vehículos, siempre que así lo disponga expresamente la reglamentación particular correspondiente.

g) Tarjeta ITV: documento que consta de:

Por el anverso: registro de las inspecciones periódicas.

Por el reverso: certificado de características del vehículo en el que se acredita que éste corresponde a un tipo homologado o que ha pasado inspección técnica unitaria.

h) Certificado de características de un ciclomotor: Documento expedido por el fabricante nacional, su representante legal en el caso de extranjeros o el órgano competente en materia de Industria de la Comunidad Autónoma en los casos previstos en la legislación vigente, en el que se hace constar las características técnicas de un ciclomotor correspondiente a un tipo homologado.

i) Certificado de conformidad CE: documento que expide el titular de la homologación de tipo de vehículo, acreditativo de que es conforme con esa homologación CE.

j) Certificado para la circulación. Documento expedido por un tercero competente designado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en el que se acredita que el vehículo sometido a ensayo cumple con los requisitos técnicos de aplicación conforme a la normativa técnica nacional e internacional. Los vehículos de movilidad personal deberán obtener dicho certificado y la solicitud del mismo será realizada por los fabricantes, importadores o sus representantes respectivos en España.

k) Manual de características de los vehículos de movilidad personal. Documento elaborado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y aprobado mediante resolución de su titular, en el que se establecerá los requisitos técnicos que los vehículos de movilidad personal deben cumplir para su puesta en circulación, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se emplearán para su fácil identificación. El manual se publicará en el Boletín Oficial del Estado y en la página web de la Dirección General de Tráfico (www.dgt.es). El manual será actualizado cuando se modifiquen los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea, o cuando la aparición de nuevas formas de movilidad lo requiera.

Artículo 4. *Clasificación de los vehículos.*

Las definiciones, clasificación y categorías de los vehículos a efectos de homologación y de cumplimentación de las tarjetas de inspección técnica o de la documentación necesaria para la matriculación se ajustarán a la reglamentación recogida en los anexos I y II.

TÍTULO II

Homologación, inspección y condiciones técnicas de los vehículos de motor, remolques y semirremolques

CAPÍTULO I

Homologación e inspección técnica

Artículo 5. *Homologación de tipo de vehículos de motor, remolques y semirremolques y exenciones.*

1. Todos los vehículos de motor, sus remolques y semirremolques, como condición indispensable para su matriculación ordinaria o turística, deberán corresponder a tipos previamente homologados según la reglamentación que se recoge en el anexo I. En particular, deberán estar homologados en España de acuerdo con el Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, o en la Unión Europea conforme a las Directivas 70/156/CEE, 74/150/CEE o 92/61/CEE, o en el Espacio Económico Europeo cuando éstas les sean de aplicación.

2. No obstante lo anterior, quedan eximidos de la homologación de tipo nacional y/o de algunas de las homologaciones parciales, antes de su matriculación ordinaria o turística, los vehículos que se especifican en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

3. El procedimiento para obtener la homologación de tipo y, en su caso, para someterse a la inspección técnica unitaria, se fijará por el Ministerio de Industria y Energía, según se recoge en el citado anexo, teniendo en cuenta, en su caso, los Acuerdos o Tratados Internacionales.

Artículo 6. *Requisitos de los componentes y unidades técnicas independientes.*

Se prohíbe la puesta en servicio o venta para este fin de los componentes y unidades técnicas independientes que no cumplan con los requisitos de la legislación que les sea de aplicación, cuando vayan a ser montados en vehículos destinados a circular por las vías públicas.

Artículo 7. *Reformas de importancia.*

1. Como reformas de importancia se entenderán las que se relacionan en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

2. El titular de un vehículo de motor, remolque o semirremolque en el que se haya efectuado una reforma de importancia deberá regularizarla ante el órgano de la Administración competente en materia de industria.

La tramitación y regularización de las reformas de importancia se ajustarán a la reglamentación que se recoge en el anexo I.

3. No se podrán sustituir, añadir o suprimir piezas, elementos o conjuntos sujetos al cumplimiento de algún Reglamento técnico por otros que no cumplan dicha reglamentación o bien no correspondan al vehículo, salvo en los casos contemplados en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

Artículo 8. *Marcas.*

1. A efectos de identificación, todo vehículo matriculado o puesto en circulación deberá llevar, de acuerdo con lo que se determine en la reglamentación que se recoge en el anexo I, en forma fácilmente legible, y de manera que sea difícil su modificación, además de las placas e inscripciones reglamentarias:

a) Un número de identificación, grabado, troquelado o inscrito de forma indeleble en el bastidor o estructura autoportante.

b) Una placa del fabricante.

c) En los vehículos de motor, las marcas o siglas que identifiquen el tipo de motor, situadas sobre el mismo.

2. Queda prohibido efectuar cambios o retoques en los números de identificación del bastidor, así como en las placas e inscripciones reglamentarias.

No se podrá realizar la sustitución total o parcial del bastidor o de la estructura autoportante que afecte a su número de identificación, salvo en las condiciones establecidas en la reglamentación que se recoge en el anexo I, bajo el control del órgano competente en materia de industria.

Artículo 9. *Conjuntos de vehículos.*

1. Los vehículos, en lo que respecta a su compatibilidad para formar conjuntos, deben cumplir la reglamentación que se recoge, a estos efectos, en el anexo I.

2. Como norma general y salvo las excepciones reglamentariamente establecidas, ningún vehículo tractor podrá arrastrar a la vez más de un remolque o semirremolque.

3. Las caravanas y remolques ligeros estarán dotados de una tarjeta de inspección técnica, expedida de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación vigente que se recoge en el anexo I.

Artículo 10. *Inspecciones técnicas de vehículos.*

1. Los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica en una de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos al efecto autorizadas por el órgano competente en materia de Industria en los casos y con la periodicidad,

requisitos y excepciones que se establecen en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

La inspección técnica, una vez comprobada la identificación del vehículo, versará sobre las condiciones del vehículo relativas a seguridad vial, protección del medio ambiente, inscripciones reglamentarias, reformas y, en su caso, vigencia de los certificados para el transporte de mercancías peligrosas y perecederas.

2. En lo no previsto en el presente artículo se estará a lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

CAPÍTULO II

Condiciones técnicas

Artículo 11. *Generalidades. Condiciones técnicas.*

Las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de motor, sus partes y sus piezas, para que puedan ser matriculados o puestos en circulación, con las limitaciones, excepciones y especificaciones que se establecen en la reglamentación que se recoge en el anexo I, son las que se indican en los puntos siguientes:

1. Deben estar construidos y mantenidos de forma que el campo de visión del conductor hacia delante, hacia la derecha y hacia la izquierda le permita una visibilidad diáfana sobre toda la vía por la que circule.

2. Deben estar provistos de uno o varios retrovisores, según la categoría del vehículo.

El número, las dimensiones y la disposición de los espejos retrovisores deberán reunir los requisitos que se establecen en el anexo III y en la reglamentación que se recoge en el anexo I y permitir al conductor ver la circulación por detrás del vehículo.

3. Los elementos transparentes del habitáculo que afecten al campo de visión del conductor no deben deformar de modo apreciable los objetos vistos a su través, ni producir confusión entre los colores utilizados en la señalización vial.

4. Si el vehículo está provisto de un parabrisas de dimensiones y forma tales que el conductor, desde su puesto de conducción, no pueda ver normalmente la vía hacia delante más que a través de los elementos transparentes de dicho parabrisas, deberá estar provisto de dispositivos limpiaparabrisas y lavaparabrisas, de acuerdo con la reglamentación recogida en el anexo I.

Dispondrán, además, de dispositivos antihielo y antivaho si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I.

5. Deben estar provistos de un mecanismo adecuado que permita al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad.

6. Todo vehículo de motor, con excepción de las motocicletas, de los motocultores conducidos a pie y de los vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo, deberá estar provisto de un dispositivo que, manejado desde el puesto de conducción y accionado por el motor, permita la marcha atrás del vehículo.

7. Todo vehículo de motor, excepto los motocultores conducidos a pie, estará provisto de un aparato productor de señales acústicas que emita un sonido continuo, uniforme y de suficiente intensidad. Sólo en los vehículos que tengan el carácter de prioritarios se instalarán aparatos emisores de señales acústicas especiales, siempre que estén debidamente autorizados por el órgano competente en materia de industria.

8. Los órganos de mando y maniobra, indicadores y testigos deben estar construidos y montados de tal manera que puedan ser fácilmente identificados, consultados y accionados de forma instantánea por el conductor durante la marcha teniendo su cuerpo en posición normal y sin desatender la conducción.

9. Los órganos mecánicos y su equipo complementario deben estar construidos y protegidos de manera que durante su funcionamiento y utilización no constituyan peligro para los usuarios de la vía pública, aun cuando el vehículo esté detenido.

10. Los órganos motores y, en particular, los depósitos, tubos y piezas que hayan de contener materias inflamables, deben estar construidos, instalados y protegidos de manera que no constituyan causa de peligro y se reduzca al máximo el riesgo de incendio o de

explosión. La boca o tapón del depósito de combustible debe situarse exteriormente a los recintos destinados para los viajeros, al conductor y al compartimento motor.

11. Todo vehículo de motor capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a los 40 kilómetros por hora deberá estar provisto de un indicador de velocidad en kilómetros por hora.

12. Todo vehículo de motor llevará instalado tacógrafo y limitador de velocidad, si así lo dispone la reglamentación que se recoge en el anexo I.

13. Los automóviles deberán llevar instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, si así lo dispone la reglamentación que se recoge en el anexo I, todo ello según su categoría y de acuerdo con lo dispuesto en la citada reglamentación.

Los dispositivos de protección o retención para niños se ajustarán a lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

14. Si el vehículo dispone de apoyacabezas, éstos deben cumplir las prescripciones establecidas en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

15. Los automóviles, si así lo dispone la reglamentación que se recoge en el anexo I, deberán estar provistos de un dispositivo contra su utilización no autorizada que permita poner fuera de servicio o bloquear un órgano esencial del vehículo a partir del momento en que éste quede estacionado, debiendo cumplir las prescripciones establecidas en la reglamentación que se recoge en el anexo anteriormente indicado.

Además de lo anterior, podrán ir provistos de un sistema de alarma, independiente o no de dicho dispositivo.

16. Los vehículos, incluidos los remolques y semirremolques, deberán estar construidos de manera que ofrezcan en su parte posterior una protección eficaz al empotramiento de vehículos que pudieran chocar por su parte trasera; bien sea mediante un dispositivo antiempotramiento o por la propia forma y características de la parte trasera del vehículo, y todo ello cumpliendo con las prescripciones establecidas en el anexo IV y con la reglamentación recogida en el anexo I.

17. Los vehículos, incluidos los remolques y semirremolques, destinados al transporte de mercancías, deberán disponer de un dispositivo de protección lateral, si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I.

18. Los vehículos destinados al transporte de mercancías deberán disponer de un dispositivo antiencastramiento delantero, si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I.

19. Los vehículos de motor deberán cumplir lo establecido en las correspondientes disposiciones sobre emisión de humos, gases contaminantes, ruidos y compatibilidad electromagnética, de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

20. La potencia fiscal de los motores de los vehículos se calculará según lo dispuesto en el anexo V.

Artículo 12. *Otras condiciones.*

Los vehículos de motor, remolques, semirremolques y las máquinas remolcadas se ajustarán a lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I y, en particular:

1. Deben estar construidos y equipados de forma que no tengan, ni en el interior ni en el exterior, adornos u otros objetos con aristas salientes que presenten peligro para sus ocupantes o para los demás usuarios de la vía pública.

2. Deben tener los asientos anclados a la estructura del vehículo de forma resistente.

3. Las puertas deben tener cerraduras y órganos de fijación de manera que impidan su apertura no deseada.

4.1 Los materiales transparentes que constituyan elementos de pared exterior del vehículo o de una pared interior de separación deberán ser de una calidad que permita reducir al máximo los riesgos de las lesiones corporales en caso de rotura o de impacto contra ellos.

Deben ofrecer una resistencia y elasticidad suficientes, según se determina en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

4.2 Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.

Dichas protecciones se ajustarán a las condiciones establecidas en el anexo VI y en la reglamentación recogida en el anexo I.

5.1 Deben tener sus ruedas provistas de neumáticos o de elementos de elasticidad similar que presenten dibujo en las ranuras principales de la banda de rodamiento y su estado reúna las condiciones mínimas de utilización, según lo dispuesto en el anexo VII y en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

Los vehículos cuyo sistema de rodadura tenga superficies metálicas, estriadas o con salientes no podrán circular por las vías públicas sin colocar sobre aquéllas otras bandas elásticas de contacto exterior con el pavimento.

5.2 Cuando sea obligatorio o recomendado el uso de cadenas u otros dispositivos antideslizantes autorizados se deberá, bien colocar sobre, al menos, una rueda motriz a cada lado del vehículo dichas cadenas o dispositivos antideslizantes, bien utilizar neumáticos especiales, según lo dispuesto en el anexo VII y en la reglamentación recogida en el anexo I.

6. La carrocería del vehículo estará diseñada de forma que se eviten en lo posible las salpicaduras de las ruedas o, en caso contrario, los vehículos deberán estar equipados con protecciones adecuadas a tal efecto. Se exceptúan de esta obligación los vehículos especiales cuando las protecciones sean incompatibles con su utilización.

7. Deben disponer de un sistema de suspensión elástica que facilite la adherencia y la estabilidad durante la marcha.

8.1 Deben estar provistos de un sistema de frenado, de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII y en la reglamentación que se recoge en el anexo I, que, en su caso, asegure las que le correspondan, según la categoría del vehículo, de entre las siguientes funciones:

Frenado de servicio, capaz de disminuir la velocidad y detener el vehículo de manera rápida, segura y eficaz.

Frenado de socorro, con la misma función que el frenado de servicio en el caso de fallo de éste.

Frenado de estacionamiento, utilizado para mantener inmóvil el vehículo o, en su caso, el remolque o semirremolque cuando esté desenganchado.

8.2 La función de frenado de servicio en los remolques podrá efectuarse, en su caso, con un sistema de frenado de inercia.

8.3 Los dispositivos que aseguren las funciones de frenado automático en los remolques o semirremolques deberán ser tales que su detención quede asegurada automáticamente en caso de desacoplamiento o de rotura del acoplamiento durante la marcha.

8.4 Toda motocicleta debe estar provista de dos dispositivos de frenado, que actúen, uno, por lo menos, sobre la rueda trasera, y el otro, sobre la rueda delantera. Si la motocicleta estuviera dotada de sidecar, no se exige el frenado de la rueda de éste.

8.5 Los vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal del vehículo deben estar equipados:

Bien con dos dispositivos independientes de frenado de servicio que, simultáneamente, accionen los frenos sobre todas las ruedas.

Bien con un dispositivo de frenado de servicio que accione los frenos sobre todas las ruedas y un dispositivo de frenado de socorro, que puede ser el freno de estacionamiento.

Tanto en un caso como en otro deberán estar dotados de un freno de estacionamiento.

9. Los vehículos de transporte de viajeros, de transporte escolar y de menores, de mercancías peligrosas, de mercancías perecederas o cualquier otro sometido a normas especiales deberán cumplir, además de su reglamentación específica recogida en el anexo I, las exigencias establecidas en este capítulo.

Artículo 13. *Condiciones técnicas de los dispositivos de acoplamiento y otros elementos de los remolques.*

1. Los elementos mecánicos, neumáticos y eléctricos de conexión entre un vehículo tractor y su remolque deben ser compatibles y cumplir las exigencias que se determinen en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

2. Los remolques estarán dotados de un dispositivo que obligue a sus ruedas a seguir una trayectoria análoga a la del vehículo tractor, según la reglamentación recogida en dicho anexo.

3. El dispositivo de acoplamiento del remolque con el vehículo tractor estará dotado de un elemento que impida el desacoplamiento del mismo, de acuerdo con la reglamentación del repetido anexo.

4. Los remolques cuya masa máxima autorizada sea menor o igual a 1.500 kilogramos, que no estén provistos de un sistema que asegure el frenado del remolque en caso de rotura del dispositivo de acoplamiento, deberán estar provistos, además del enganche principal, de un dispositivo de acoplamiento secundario (cadena, cable, etcétera) que, en caso de separación del enganche principal, pueda impedir que la barra del dispositivo de acoplamiento toque el suelo y que asegure, además, una cierta conducción residual del remolque.

Artículo 14. *Masas y dimensiones.*

1. No se permitirá la circulación de vehículos cuyas masas, dimensiones y presión sobre el pavimento superen a los establecidos en las disposiciones que se determinan en el anexo IX y en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

2. El órgano competente en materia de tráfico podrá conceder autorizaciones especiales y por un número limitado de circulaciones o por un plazo determinado, previo informe vinculante del titular de la vía, para los vehículos que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superen las masas y dimensiones máximas establecidas en las disposiciones que se determinan en el anexo IX y en la reglamentación que se recoge en el anexo I, previa comprobación de que se encuentran amparados por la autorización de transporte legalmente procedente

A estos efectos, se entiende por carga indivisible aquella que para su transporte por carretera no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masas, no pueda ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las masas y dimensiones máximas autorizadas.

Artículo 15. *Condiciones técnicas de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica.*

1. Las luces y dispositivos reflectantes que, siendo dobles, tengan la misma finalidad, se corresponderán en color e intensidad y estarán situadas simétricamente, a ser posible, a la misma distancia de los bordes del vehículo.

2. Ninguna luz instalada en un vehículo será intermitente o de intensidad variable, a excepción de las indicadas en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

3. Las luces posteriores de posición deberán encenderse automáticamente siempre que el vehículo tenga encendidas cualquiera de las de carretera, cruce, delanteras de posición, placa posterior de matrícula o las antiniebla.

Las luces antiniebla traseras sólo podrán encenderse cuando lo estén también las de carretera, las de cruce o las antiniebla delanteras.

Las luces de posición delanteras deben estar encendidas siempre que lo estén las de cruce, las de carretera o las antiniebla delanteras.

Estas condiciones no se imponen para las luces de cruce o las de carretera cuando se utilizan para dar avisos luminosos.

4. Todos los dispositivos de alumbrado y de señalización óptica de los vehículos de motor y remolcados deberán cumplir las exigencias especificadas en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

5. No se instalarán en los vehículos más luces que las autorizadas en el presente Reglamento, prohibiéndose expresamente el uso de pinturas o dispositivos luminosos o reflectantes no autorizados, salvo en los supuestos y condiciones previstos en la reglamentación que se recoge en los anexos I y XI.

La Jefatura Central de Tráfico podrá autorizar temporalmente, para la circulación dentro del territorio nacional y previo informe del órgano competente en materia de homologación de vehículos, la instalación de dispositivos o materiales retrorreflectantes en los vehículos ya matriculados con la finalidad de experimentar mejoras en la seguridad vial. Dicho informe

tendrá por objeto comprobar su adecuación a la normativa nacional e internacional en la materia y amparará todas las autorizaciones que se concedan sobre dispositivos o materiasles retrorreflectantes que posean las mismas condiciones técnicas.

Artículo 16. *Dispositivos obligatorios de alumbrado y señalización óptica.*

Los dispositivos obligatorios de alumbrado y señalización óptica que se regulan en la reglamentación que se recoge en los anexos I y X para los vehículos de motor y remolcados son los que se especifican a continuación:

1. Todo automóvil, con excepción de los que se reseñan en los apartados siguientes, deberá estar provisto de:

Luz de cruce.
Luz de carretera.
Luz de marcha atrás.
Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.
Luz de frenado.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Luz antiniebla trasera.
Luz de gálibo para vehículos de más de 2,10 metros de anchura.
Catadióptricos traseros no triangulares.
Catadióptricos laterales no triangulares para vehículos de más de 6 metros de longitud.
Luz de posición lateral en vehículos cuya longitud supere los 6 metros, excepto en las cabinas con bastidor.

Además, los destinados al servicio público de viajeros y los de alquiler con conductor, deberán estar dotados de alumbrado interior del habitáculo.

2. Toda motocicleta deberá estar provista de:

Luz de cruce.
Luz de carretera.
Luz de frenado.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Catadióptrico trasero no triangular.

3. Toda motocicleta con sidecar deberá estar provista de:

Luz de cruce.
Luz de carretera.
Luz de frenado.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Catadióptricos traseros no triangulares.

4. Todo vehículo de tres ruedas y cuatriciclo no ligero deberá estar provisto de:

Luz de cruce.
Luz de carretera.
Luces indicadoras de dirección, con señal de emergencia.
Luz de frenado.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Un catadióptrico trasero no triangular en los vehículos con anchura hasta 1.000 milímetros, a partir de la cual deberán equipar dos.

5. Todo remolque y semirremolque, con excepción de los agrícolas, deberá estar provisto de:

Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.
Luz de frenado.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera para remolques de más de 1,60 metros de anchura.
Luz de posición trasera.
Luz antiniebla trasera.
Luz de gálibo, si su anchura es superior a 2,10 metros.
Catadióptricos traseros triangulares.
Catadióptricos delanteros no triangulares.
Catadióptricos laterales no triangulares.
Luz de posición lateral en vehículos cuya longitud supere los 6 metros.

6. Todo portador, todo tractor, agrícola, de obras o de servicios, todo tractocarro y toda máquina automotriz de servicios deberán estar provistos de:

Luz de cruce.
Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Catadióptricos traseros no triangulares.
Luz de frenado, para vehículos cuya velocidad máxima autorizada supere los 25 kilómetros por hora.

7. Toda máquina automotriz, agrícola o para obras, apta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorólogicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán estar provistos de los mismos dispositivos de alumbrado y señalización óptica relacionados en el apartado anterior.

8. Toda máquina automotriz, agrícola o para obras, no apta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán estar provistos de:

Catadióptricos traseros no triangulares.
Luz de frenado, para vehículos cuya velocidad máxima autorizada supere los 25 kilómetros por hora.

9. Todo motocultor apto para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberá estar provisto de:

Luz de cruce.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.
Catadióptricos traseros no triangulares.
Luz de la placa posterior de matrícula.

10. Todo mocultor no apto para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad deberá estar provisto de: catadióptricos traseros no triangulares.

Además, siempre que esté dotado de equipo eléctrico, deberá estar dotado de: luces indicadoras de dirección, con señal de emergencia.

11. Todo remolque agrícola y toda máquina remolcada de servicios deberán estar provistos de:

Luz de posición delantera, cuando su anchura exceda de 20 centímetros por el lado más desfavorable de la anchura del vehículo tractor.
Catadióptricos delanteros no triangulares.
Luz de posición trasera.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luces indicadoras de dirección posteriores.
Luces de gálibo anteriores y posteriores, si el vehículo tiene más de 2,10 metros de anchura.
Catadióptricos traseros triangulares con un vértice hacia arriba.
Catadióptricos laterales no triangulares.

12. Toda máquina remolcada, agrícola o de obras, apta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberá estar provista de los mismos dispositivos de alumbrado y señalización óptica relacionados en el apartado anterior.
13. Toda máquina remolcada, agrícola o de obras, no apta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberá estar provista de:

Luces indicadoras de dirección posteriores. Se exceptúa a las máquinas que por su construcción permitan la visibilidad de las luces indicadoras de dirección posteriores del tractor.
Catadióptricos no triangulares delanteros.
Catadióptricos traseros triangulares con un vértice hacia arriba.

Artículo 17. *Dispositivos facultativos de alumbrado y señalización óptica.*

Con las excepciones que se señalan en el artículo 18, los únicos dispositivos facultativos de alumbrado y señalización óptica que se regulan en la reglamentación que se recoge en los anexos I y X para los distintos tipos de vehículos de motor y remolcados, son los que se especifican a continuación:

1. Todo automóvil, con excepción de los que se reseñan en los apartados siguientes, puede llevar:

Luz antiniebla delantera.
Luz de estacionamiento, si la longitud del vehículo no es mayor de 6 metros y su anchura no es mayor de 2 metros. En los de vehículos que no reúnan ambas condiciones estará prohibida.
Luz de alumbrado interior del habitáculo.
Catadióptricos no triangulares o luces de posición laterales, si la longitud del vehículo no es mayor de 6 metros.
Dispositivos luminosos o reflectantes de señalización de apertura de puerta, sólo visible en esta circunstancia.
Luz de gálibo para vehículos comprendidos entre 1,80 y 2,10 metros de anchura.
Luz de gálibo trasera en las cabinas con bastidor.
Catadióptricos delanteros no triangulares.
Tercera luz de freno.

2. Toda motocicleta puede llevar:

Luz antiniebla delantera.
Luz antiniebla trasera.
Catadióptricos laterales no triangulares.
Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

3. Toda motocicleta con sidecar puede llevar:

Luz antiniebla delantera.
Luz antiniebla trasera.

Catadióptricos laterales no triangulares.
Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.
Todos los dispositivos autorizados para los vehículos automóviles de cuatro ruedas a que se refiere el apartado 1.

4. Todo vehículo de tres ruedas y cuatriciclo no ligero puede llevar:

Luz antiniebla delantera.
Luz antiniebla trasera.
Luz de marcha atrás.
Catadióptricos laterales no triangulares.
Todos los dispositivos autorizados para los vehículos automóviles de cuatro ruedas a que se refiere el apartado 1.

5. Todo remolque y semirremolque, con excepción de los agrícolas, puede llevar:

Luz de marcha atrás.
Luz de posición delantera, si su anchura total es igual o inferior a 1,60 metros.
Catadióptricos traseros no triangulares si están agrupados a otros dispositivos traseros de señalización.

6. Todo portador, todo tractor, agrícola, de obras o de servicios, todo tractocarro y toda máquina automotriz de servicios pueden llevar:

Luz de carretera.
Luz de marcha atrás.
Catadióptricos laterales no triangulares.
Luz de alumbrado interior del habitáculo.
Luz antiniebla delantera.
Luz antiniebla trasera.
Luz de trabajo.
Luz de gálibo, si su ancho es mayor de 2,10 metros.
Está prohibido en el resto.
Luz de estacionamiento.

7. Toda máquina automotriz, agrícola o para obras, apta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, puede llevar:

Luz de carretera.
Luz de marcha atrás.
Catadióptricos laterales no triangulares.
Luz de alumbrado interior del habitáculo.
Luz antiniebla delantera.
Luz antiniebla trasera.
Luz de trabajo.
Luz de gálibo, si su ancho es mayor de 2,10 metros.
Está prohibido en el resto.

8. Toda máquina automotriz, agrícola o para obras, no apta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, puede llevar:

Luz de cruce.
Luz de carretera.
Luz de marcha atrás.
Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Catadióptricos laterales no triangulares.
Luz de alumbrado interior del habitáculo.
Luz antiniebla delantera.

Luz antiniebla trasera.
Luz de trabajo.
Luz de gálibo, si su ancho es mayor de 2,10 metros.
Está prohibido en el resto.

9. Todo motocultor apto para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad puede llevar: Luz de frenado.

10. Todo motocultor no apto para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad puede llevar:

Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.
Luz de cruce.
Luz de frenado.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.

11. Todo remolque agrícola y toda máquina remolcada de servicios pueden llevar:

Luz de marcha atrás.
Luz de frenado.
Luz antiniebla trasera.
Luz de posición delantera, cuando por la anchura del vehículo no sean de instalación obligatoria.
Luz de iluminación interior del habitáculo (en las máquinas de servicios remolcadas).

12. Toda máquina remolcada, agrícola o para obras, apta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, puede llevar los mismos dispositivos de alumbrado y señalización óptica relacionados en el apartado anterior.

13. Toda máquina remolcada, agrícola o para obras, no apta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, puede llevar:

Luz de marcha atrás.
Luz de frenado.
Luz de la placa posterior de matrícula.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Luz de trabajo.
Catadióptricos delanteros no triangulares.
Catadióptricos laterales no triangulares.
Luz de alumbrado interior del habitáculo.
Luz antiniebla trasera.
Luz de gálibo, si su ancho es mayor de 2,10 metros.

Artículo 18. *Señales en los vehículos.*

1. Las señales en los vehículos que tengan por objeto dar a conocer a los usuarios de la vía determinadas circunstancias o características del vehículo en que están colocadas, del servicio que presta, de la carga que transporta o de su propio conductor, se ajustarán en cuanto a sus características y colocación a lo dispuesto en el anexo XI.

2. No obstante lo anterior, las señales en los vehículos exigidas en otras reglamentaciones específicas se ajustarán a lo dispuesto en el anexo I.

Artículo 19. *Accesorios, repuestos y herramientas de los vehículos en circulación.*

Los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos en circulación deben llevar, como mínimo, la dotación que se indica en el anexo XII.

Artículo 20. *Condicionamiento de los dispositivos en función del progreso técnico.*

Los dispositivos facultativos podrán pasar a ser considerados obligatorios en función del desarrollo del progreso técnico y de que la reglamentación así lo exija.

TÍTULO III

Ciclomotores, ciclos, vehículos de tracción animal y tranvías

CAPÍTULO I

Ciclomotores

Artículo 21. *Homologación y características técnicas.*

1. Los ciclomotores, como condición indispensable para su matriculación ordinaria o turística, deberán corresponder a tipos previamente homologados, según la reglamentación que se recoge en el anexo I. En particular, deberán estar homologados en España de acuerdo con el Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, o en la Unión Europea conforme a la Directiva 92/61/CEE, o en el Espacio Económico Europeo cuando ésta le sea de aplicación.

Los ciclomotores deberán cumplir lo dispuesto para las motocicletas y vehículos de tres ruedas en los artículos 5, 6, 7, 8, 11 (apartados 1 al 11, 19 y 20), 15 y 20 de este Reglamento.

Del artículo 12 les será de aplicación lo dispuesto para las motocicletas, salvo la exigencia de freno de estacionamiento del apartado 8.5.

2. Los dispositivos de alumbrado y señalización óptica deberán cumplir lo dispuesto en los siguientes apartados y en la reglamentación que se recoge en los anexos I y X.

2.1 Todo ciclomotor de dos ruedas deberá estar provisto de:

Luz de cruce.
Luz de posición trasera.
Luz de frenado.
Catadióptrico trasero no triangular.
Catadióptricos en los pedales cuando éstos existan y no sean retráctiles.
Catadióptricos laterales no triangulares.

2.2 Todo ciclomotor de tres ruedas y cuatriciclo ligero deberá estar provisto de:

Luz de cruce.
Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Luz de frenado.
Un catadióptrico trasero no triangular en los vehículos con anchura hasta 1.000 milímetros, a partir de la cual deberán estar equipados de dos.
Catadióptricos en los pedales cuando éstos existan y no sean retráctiles.
Luces indicadoras de dirección para vehículos de carrocería cerrada.

2.3 Todo ciclomotor de dos ruedas puede llevar:

Luz de carretera.
Luces indicadoras de dirección.
Luz de posición delantera.
Catadióptricos delanteros no triangulares.
Luz de la placa trasera de matrícula.

2.4 Todo ciclomotor de tres ruedas y cuatriciclo ligero puede llevar:

Luz de carretera.
Luces indicadoras de dirección para vehículos sin carrocería cerrada.
Catadióptricos laterales no triangulares.

Luz de la placa trasera de matrícula.

3. Los ciclomotores no podrán arrastrar remolque o semirremolque alguno.

CAPÍTULO II

Ciclos, vehículos de tracción animal y tranvías

Artículo 22. *Ciclos y bicicletas.*

1. Los ciclos, para poder circular, deberán disponer de:

Un sistema adecuado de frenado que actúe sobre las ruedas delanteras y traseras.
Un timbre, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de aquél.

2. Además, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, los ciclos, exceptuando las bicicletas, deberán disponer de:

Luz de posición delantera y trasera.
Catadióptricos traseros y laterales no triangulares.
Catadióptricos en los pedales.

3. Los ciclos y las bicicletas de pedales con pedaleo asistido quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 1.

4. Las bicicletas, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: Luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.

Artículo 22 bis. *Vehículos de movilidad personal.*

1. Los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 1.

2. Los vehículos de movilidad personal requerirán para poder circular el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación.

3. El manual de características de los vehículos de movilidad personal se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico.

Artículo 23. *Vehículos de tracción animal.*

1. Los vehículos de tracción animal, cualquiera que sea el uso a que se destinen, sólo podrán circular por las vías públicas cuando vayan provistos de ruedas neumáticas o de elasticidad similar.

2. Los vehículos de tracción animal que lleven galgas tendrán éstas dispuestas de tal manera que en ningún caso sobresalgan más de 10 centímetros de la parte más saliente del vehículo.

3. Las cadenas y demás accesorios movibles o colgantes deben ir sujetos al vehículo en forma que en sus oscilaciones no puedan salir del contorno del mismo ni arrastrar por el suelo.

4. Los vehículos de tracción animal de dos ruedas deben llevar tentemozos adecuados.

5. Los dispositivos obligatorios de alumbrado y señalización óptica, que se regulan en la reglamentación que se recoge en los anexos I y X, para los vehículos de tracción animal cuando circulen de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o con condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, son los especificados a continuación:

Luz de posición delantera.

Luz de posición trasera.
Catadióptricos traseros no triangulares.

Si el vehículo de tracción animal llevase luces a ambos lados, serán iguales y simétricas, y si las tuviese en un solo lado, irán situadas en el izquierdo del sentido de la marcha.

Los catadióptricos estarán situados lo más cerca que sea posible a los extremos del vehículo.

Artículo 24. *Tranvías.*

Los dispositivos obligatorios de alumbrado, que se regulan en la reglamentación que se recoge en los anexos I y X, para los tranvías son los especificados a continuación:

Luz de posición delantera.
Luz de posición trasera.
Dispositivo luminoso delantero indicador del servicio.
Dispositivo luminoso trasero indicador del servicio.

Si el tranvía llevase solamente una luz de posición delantera y una luz de posición trasera, estarán situadas en el plano longitudinal de simetría del vehículo.

Si el tranvía llevase dos luces de posición delanteras y dos traseras, serán iguales y simétricas respecto al plano longitudinal de simetría del vehículo.

TÍTULO IV

Autorizaciones de circulación de los vehículos

CAPÍTULO I

Matriculación

Artículo 25. *Normas generales.*

1. Para poner en circulación vehículos de motor, así como remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne, del modo que se establece en el anexo XVIII. Esta obligación será exigida a los ciclomotores y ciclos de motor de acuerdo con lo que se determina en el artículo 28 del presente Reglamento.

2. Previamente a su matriculación, los vehículos citados en el apartado anterior deben estar dotados del correspondiente certificado oficial que acredite sus características técnicas esenciales y su aptitud para circular por las vías públicas, que se expedirá:

a) Por los órganos competentes de la Administración o entidades delegadas, si se trata de vehículos que corresponden a tipos homologados incompletos, no homologados, matriculados anteriormente en otro país, vehículos usados procedentes de subastas oficiales realizadas en España o vehículos nuevos adquiridos directamente en otro país y que posean un certificado de conformidad CE.

b) Por un fabricante de la Unión Europea o por un importador o por sus representantes respectivos, si se trata de vehículo nuevo que corresponde a tipo homologado según la legislación nacional u homologación CE.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, podrá autorizarse la puesta en circulación de determinados vehículos sin que sea preciso matricularlos, en los supuestos y condiciones contemplados en el capítulo VI de este Título.

Artículo 26. *Documentación de los vehículos.*

1. El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo, así como a exhibir ante los agentes de la autoridad que se lo soliciten, los siguientes documentos:

a) El permiso de circulación o licencia de circulación en el caso de ciclomotores. El permiso de circulación podrá ser sustituido por una autorización provisional expedida por la Jefatura de Tráfico, que surtirá los mismos efectos.

b) La tarjeta de inspección técnica o el certificado de características técnicas en el supuesto de ciclomotores.

c) En los conjuntos de vehículos formados por automóviles que arrastran remolques o semirremolques cuya masa máxima autorizada sea inferior o igual a 750 kilogramos, la tarjeta de inspección técnica del remolque o semirremolque y en el reverso de la tarjeta de inspección técnica del automóvil figurará que lleva instalado un sistema de acoplamiento compatible con el del remolque, de acuerdo con la legislación vigente.

2. Los documentos a que se refiere el apartado 1 de este artículo serán originales, pudiendo ser sustituidos por fotocopias si están debidamente cotejadas.

CAPÍTULO II

Matriculación ordinaria

Artículo 27. *Matriculación única. Excepciones.*

1. La matriculación ordinaria es única para cada vehículo.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, y en las condiciones fijadas en este Reglamento, podrá concederse una nueva matrícula ordinaria distinta a la inicialmente asignada en los casos siguientes:

a) Cuando se solicite simultáneamente una nueva matrícula y el cambio de titularidad por el adquirente de un vehículo en cuya matrícula figuren las siglas de la provincia donde se matriculó, siempre que tenga su domicilio en provincia distinta de aquélla. A la solicitud se acompañarán los documentos que se indican en el anexo XIV.

b) En el caso de que el titular de un vehículo en cuya matrícula figuren siglas provinciales cambie su domicilio a provincia distinta de aquéllas, debiendo presentar la documentación que se establece en el anexo XIII.

c) Cuando se pretenda legalizar en nuestro país la situación de un vehículo matriculado en el extranjero, pero que anteriormente ha estado matriculado en España y en cuya matrícula figuren siglas provinciales. La solicitud únicamente podrá hacerla el nuevo propietario siempre que sea distinto del último titular que figure inscrito en el Registro de Vehículos y acompañe los documentos que se indican en el anexo XIII.

3. Asimismo, podrá concederse una nueva matrícula distinta de la que figure inicial o posteriormente asignada cuando así lo solicite el titular del vehículo por razones de seguridad personal debidamente acreditadas, con sujeción a las prescripciones que se indican en el anexo XIII. Este cambio de matrícula no estará sujeto al abono de la tasa de matriculación.

4. Los vehículos pertenecientes al Estado, que deberán tener una matrícula oficial, podrán ser objeto además de matriculación ordinaria.

5. Los vehículos adscritos al Cuerpo de Policía de una Comunidad Autónoma podrán utilizar, en el ámbito de la misma, placas de matrícula con una contraseña y numeración propias, sin perjuicio de su matriculación ordinaria en la Jefatura de Tráfico correspondiente.

Artículo 28. *Matriculación de los vehículos.*

1. La matriculación y expedición del permiso de circulación de los automóviles y de los vehículos especiales autopropulsados, cualquiera que sea su masa, así como de los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, se solicitará por el propietario, el arrendatario con opción de compra o el arrendatario a largo plazo de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal o en la que se vaya a residenciar el vehículo especial agrícola.

La matriculación y expedición de la licencia de circulación de los ciclomotores y ciclos de motor se efectuará en la Jefatura de Tráfico del domicilio legal del propietario, del arrendatario con opción de compra o del arrendatario a largo plazo.

2. La solicitud se formulará en el modelo oficial que a tales efectos proporcionará la Jefatura de Tráfico correspondiente o que se podrá descargar en la siguiente página web: www.dgt.es.

A la solicitud se acompañarán los documentos que se indican en el anexo XIII, los cuales acreditan los requisitos técnicos del vehículo, el cumplimiento de las obligaciones tributarias, de la importación legal, en su caso, o de que cumple con los requisitos para obtener o que cuenta con el título habilitante para obtener o realizar alguna actividad de transporte o de arrendamiento sin conductor, así como aquellos otros documentos en que el interesado funde su derecho a la matriculación del vehículo y que acrediten su personalidad y domicilio.

En el caso de tratarse de un vehículo especial agrícola deberá haberse inscrito previamente en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola correspondiente. Dicho Registro comunicará los datos de inscripción al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1013/2009, de 19 de junio, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola.

3. La anotación en el Registro de Vehículos de las limitaciones de disposición u otras cargas o derechos que impiden la transmisión de los vehículos deberá solicitarse aportando los documentos que se recogen en los números 12.º ó 13.º del apartado A del anexo XIII.

4. A la vista del expediente, la Jefatura de Tráfico autorizará, si procede, la matriculación del vehículo, en cuyo caso expedirá el permiso circulación, que se entregará al interesado junto con la tarjeta de inspección técnica o certificado de características y comunicará la matrícula a los órganos competentes de la Administración Tributaria, de Industria, de Agricultura si se tratara de un vehículo especial agrícola, así como al ayuntamiento del domicilio legal del titular del vehículo.

En el caso de que el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola no hubiera transmitido los datos de inscripción a que se hace referencia en el apartado 2, la Jefatura de Tráfico solicitará al citado Registro el documento acreditativo de la inscripción antes de decidir sobre la autorización.

Además del permiso de circulación, la Jefatura de Tráfico podrá expedir otro documento, si así se establece en el anexo XIII, de acuerdo con las condiciones y conforme al modelo que se indiquen en el mismo.

5. Cuando se conceda una nueva matrícula en los casos previstos en el artículo 27, apartado 2, a), b) y c), de este Reglamento, se anotará en el Registro de Vehículos la baja definitiva de la matrícula anterior y en el permiso de circulación que se expida se harán constar las mismas fechas que figurasen en el permiso de circulación anterior. La tarjeta de inspección técnica correspondiente a la matrícula anterior se remitirá al órgano competente en materia de Industria de la provincia donde el vehículo estuvo matriculado.

6. Los trenes turísticos, sin perjuicio de la matriculación de cada elemento del mismo como vehículo especial, para circular por las vías públicas deberán obtener una autorización complementaria del órgano competente en materia de Tráfico que, en el supuesto de vías urbanas, será el Ayuntamiento. Esta autorización se expedirá previo informe vinculante del titular de la vía y en la misma deberá figurar, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se consideren necesarias para garantizar la seguridad.

7. La matriculación y expedición del permiso o autorización para circular de los vehículos a que se refiere el apartado 1 de este artículo pertenecientes al Estado se llevará a cabo por los propios Organismos encargados de su conservación y empleo, con arreglo a las prescripciones y trámites que se determinen por el Ministerio de Economía y Hacienda. Estos vehículos podrán, además, ser matriculados en las Jefaturas de Tráfico presentando los mismos documentos exigidos en el apartado 2 del presente artículo.

8. Se admitirán para su matriculación los vehículos reconstruidos siempre que pasen una inspección técnica de sus características esenciales para su homologación a título individual.

Artículo 29. *Modelos de permiso de circulación y de licencia de circulación.*

El permiso de circulación y la licencia de circulación se ajustarán, en cuanto a su modelo y contenido, a lo que se indica en el anexo XIII.

Artículo 30. *Duplicados y renovaciones del permiso o licencia de circulación.*

1. El titular de un vehículo cuyo permiso o licencia de circulación hubiese sido objeto de sustracción, deterioro o extravío, podrá solicitar un duplicado. Su expedición determinará por sí sola la anulación del original. En consecuencia, y en caso de recuperación posterior del original, se procederá a su inmediata destrucción.

2. El titular de un vehículo que hubiera sufrido variación en cualquiera de los datos que consten en el Registro de Vehículos dispondrá de un plazo de 15 días desde que se produjera para comunicarla. En todo caso, se expedirá un nuevo permiso o licencia de circulación si la variación de datos comunicada afectase a los que deban ser consignados en dicho documento.

3. Los trámites previstos en los apartados anteriores se practicarán ante la sede electrónica de la Dirección General de Tráfico, o en su defecto, en cualquier Jefatura Provincial u Oficina Local de Tráfico en los términos establecidos en el anexo XIII.

CAPÍTULO III

Cambios de titularidad de los vehículos

Artículo 31. *Renovación del permiso o licencia.*

El permiso o licencia de circulación habrán de renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo.

Sección 1.ª Transmisiones entre personas que no se dedican a la compraventa de vehículos

Artículo 32. *Tramitación.*

1. Toda persona natural o jurídica que sea titular de un vehículo matriculado en España y que lo transmita a otra, aun cuando lo haga con reserva de dominio o de cualquier otro derecho sobre el vehículo, deberá notificarlo a la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal o a aquélla en que fue matriculado el vehículo, en el plazo de diez días desde la transmisión, por medio de una declaración en la que se haga constar la identificación y domicilio del transmitente y adquirente, así como la fecha y título de la transmisión.

Junto a la notificación de la transmisión se acompañará el permiso o licencia de circulación, que quedará archivado en la Jefatura, así como el documento acreditativo de la transmisión, el del cumplimiento de las correspondientes obligaciones tributarias y demás documentación que se indica en el anexo XIV.

Si el transmitente incumpliera la obligación de notificación señalada anteriormente, sin perjuicio de que se instruya el correspondiente procedimiento sancionador, seguirá siendo considerado titular del vehículo transmitido a los efectos de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en tanto no se inscriba el mismo a nombre de otra persona a solicitud de ésta, acompañando documento probatorio de la adquisición y demás documentación que se indica en el apartado 3.

La anotación de cualquiera de las limitaciones de disposición a que se refiere el apartado 7 de este artículo, que se constituya sobre un vehículo en el momento de su transmisión, deberá solicitarse presentando los documentos que se recogen en el apartado III del anexo XIV.

2. La Jefatura de Tráfico a la que se dirija la notificación de transmisión con los documentos que se mencionan en el apartado anterior anotará en el Registro de Vehículos al adquirente como nuevo titular, a no ser que el vehículo esté afectado por alguno de los impedimentos que se recogen en el apartado 7 de este artículo, extremo que comunicará al transmitente y al adquirente, en cuyo caso, una vez cancelado o solventado el impedimento, se anotará la nueva titularidad, notificándola a los Ayuntamientos de los domicilios legales de aquéllos.

3. El adquirente deberá solicitar de la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal o de aquélla en que se matriculó el vehículo, dentro del plazo de treinta días desde la

adquisición, la renovación del permiso o licencia de circulación, haciendo constar su identidad y domicilio, así como los del transmitente y el título de dicha transmisión. El vehículo no podrá circular salvo que disponga del nuevo permiso o licencia de circulación.

Junto a la solicitud deberá acompañar los documentos acreditativos del cumplimiento de las correspondientes obligaciones tributarias, en su caso, el justificativo de que el vehículo cumple los requisitos para obtener o que cuenta con el correspondiente título habilitante para la realización de alguna actividad de transporte o de arrendamiento sin conductor, y cuantos se determinan en el anexo XIV.

Transcurrido el plazo de treinta días indicado sin que el adquirente haya solicitado la renovación del permiso o licencia de circulación, se ordenará la inmovilización del vehículo y se iniciará el correspondiente procedimiento sancionador, sin perjuicio de las responsabilidades que le correspondan como titular del vehículo.

4. La Jefatura de Tráfico a la que se haya dirigido la solicitud del adquirente, junto a la documentación exigida en el anexo XIV, efectuará el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos si antes no se hubiera realizado a instancia del vendedor, y expedirá un nuevo permiso o licencia de circulación a su nombre, comunicándolo a los Ayuntamientos de los domicilios legales del transmitente y del adquirente en el supuesto de que no se haya podido efectuar esta notificación con anterioridad.

5. En el caso de que el vendedor y el comprador dirijan sus solicitudes de forma conjunta a la Jefatura de Tráfico de la provincia del domicilio legal de cualquiera de ellos o de aquélla en que se matriculó el vehículo, acompañada de la documentación preceptiva indicada en los apartados anteriores, dicha Jefatura procederá, simultáneamente, a efectuar el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos y a expedir un nuevo permiso o licencia de circulación a nombre del adquirente, comunicándolo a los Ayuntamientos de los domicilios legales del vendedor y del comprador.

6. En el supuesto de transmisión motivada por el fallecimiento del titular del vehículo, la persona que tenga a su cargo la custodia y, en su caso, el uso del mismo mientras se adjudica a uno de los herederos deberá notificarlo a la Jefatura de Tráfico de su domicilio legal antes de transcurrir los noventa días siguientes a la defunción del causante.

Dicha Jefatura, previa presentación del permiso o licencia de circulación y demás documentos que se determinan en el anexo XIV, practicará en el citado permiso o licencia, así como en el Registro de Vehículos la anotación de: «En poder hasta su adjudicación hereditaria de...», indicando la identificación y domicilio del depositario y la fecha del fallecimiento del titular, considerándose a la persona anotada como sujeto de cuantas obligaciones correspondan al titular del vehículo.

El que resulte adjudicatario definitivo del vehículo quedará obligado a solicitar, en el plazo de noventa días, contados desde la fecha indicada en el documento que le acredite como tal, la expedición a su nombre del nuevo permiso o licencia de circulación.

7. En el caso de que conste en el Registro de Vehículos la constitución sobre el vehículo de una hipoteca inscrita en el Registro de Hipoteca Mobiliaria o la existencia de un pacto de prohibición de disponer o de reserva de dominio inscrito en el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, solamente se practicará el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos cuando se acredite la cancelación de la inscripción en los Registros mencionados, presentando los documentos que se recogen en el apartado IV del anexo XIV, o conste el consentimiento del acreedor o de la persona favorecida por tal inscripción, si bien en este último supuesto continuará haciéndose constar dicha inscripción en el Registro de Vehículos.

Surtirá los mismos efectos la anotación en el permiso o licencia de circulación de la constitución sobre el vehículo de una hipoteca inscrita en el Registro de Hipoteca Mobiliaria, aun cuando no conste en el Registro de Vehículos.

Cuando figure en el Registro de Vehículos una anotación de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, tan sólo se practicará el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos cuando conste el consentimiento del arrendador.

Constituye un impedimento para el cambio de titularidad el impago de las sanciones impuestas por infracciones a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, respecto de los vehículos con los que aquéllas se hubiesen cometido, siempre que figuren anotadas en el Registro de Vehículos.

Cualquier impedimento para el cambio de titularidad se comunicará por la Jefatura de Tráfico al adquirente.

En el caso de que el vehículo no esté al corriente de las inspecciones técnicas periódicas, la Jefatura de Tráfico anotará el cambio de titularidad del vehículo en el Registro, pero no renovará el permiso o licencia de circulación hasta tanto se acredite la revisión favorable.

8. Cuando la transmisión afecte a un vehículo sobre el que previamente se haya trabado embargo por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad y renovará el permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia del embargo al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo sobre el que previamente se haya acordado el precinto por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad, sin expedir un nuevo permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia de dicha traba al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.

Sección 2.ª Transmisiones en las que intervienen personas que se dedican a la compraventa de vehículos

Artículo 33. *Tramitación.*

1. Toda persona natural o jurídica que sea titular de un vehículo matriculado en España y lo entregue, para su posterior transmisión, a un vendedor de vehículos con establecimiento abierto en España para esta actividad deberá solicitar, en el plazo de diez días desde la entrega, la baja temporal del mismo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 36, apartado 2, a), de este Reglamento.

A la solicitud de baja temporal, que se dirigirá a la Jefatura de Tráfico de la provincia del domicilio legal del peticionario o a aquélla en que fue matriculado el vehículo, y en la que se deberá hacer constar la identidad y domicilio del titular del vehículo y del compraventa, así como la fecha de la entrega de aquél, se acompañará el documento acreditativo de la misma, el permiso o licencia de circulación, que quedará archivado en la Jefatura, el del cumplimiento de las correspondientes obligaciones tributarias y demás documentación que se indica en el anexo XIV.

Si el transmitente incumpliera la obligación señalada anteriormente, sin perjuicio de que se instruya el correspondiente procedimiento sancionador, seguirá siendo considerado titular del vehículo transmitido a los efectos de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en tanto no se inscriba el mismo a nombre de otra persona a solicitud de ésta, acompañando documento probatorio de la adquisición y demás documentación establecida en el apartado 3.

2. La Jefatura de Tráfico a la que se dirija la anterior solicitud, con los documentos preceptivos, anotará en el Registro de Vehículos la baja temporal por transmisión, así como la identidad y domicilio del compraventa, que aparecerá como poseedor del vehículo, salvo que conste la existencia de alguno de los impedimentos que se recogen en el apartado 7 del artículo 32 de este Reglamento, en cuyo caso no se procederá a efectuar las citadas anotaciones hasta que se haya cancelado o solventado dicho impedimento, mediante la presentación de los documentos que se recogen en el apartado IV del anexo XIV. La baja temporal por transmisión será comunicada por la Jefatura de Tráfico al Ayuntamiento del domicilio legal del transmitente.

El vehículo dado de baja temporal por transmisión sólo podrá circular, salvo que se haya acordado su precinto por una autoridad judicial o administrativa, amparado por un permiso y placas temporales de empresa regulados en el artículo 48 de este Reglamento y en las condiciones que se determinan en el mismo.

3. En el caso de consumarse la venta del vehículo, el adquirente deberá solicitar de la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal o de aquélla en que se matriculó el vehículo, dentro del plazo de treinta días desde la adquisición, la inscripción de dicho vehículo a su nombre y la consecuente renovación del permiso o licencia de circulación, haciendo constar su identidad y domicilio, así como los del transmitente y compraventa, y el título de dicha transmisión. El vehículo no podrá circular salvo que disponga del nuevo permiso o licencia de circulación.

Junto a la solicitud deberá presentar los documentos acreditativos del cumplimiento de las correspondientes obligaciones tributarias, el de la adquisición y, en su caso, el justificativo de que el vehículo cumple los requisitos para obtener o que cuenta con el correspondiente título habilitante para la realización de alguna actividad de transporte o de arrendamiento sin conductor, así como los que se determinan en el anexo XIV.

4. La Jefatura de Tráfico a la que se haya dirigido la solicitud del adquirente, junto a la documentación exigida en el anexo XIV, efectuará el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos si antes no se hubiera realizado a instancia del compraventa, y expedirá un nuevo permiso o licencia de circulación a su nombre, comunicándolo al Ayuntamiento del domicilio legal del adquirente.

La anotación de cualquiera de las limitaciones de disposición a que se refiere el apartado 7 del artículo 32 de este Reglamento, que se constituya sobre el vehículo en el momento de la adquisición, deberá solicitarse presentando los documentos que se recogen en el apartado III del anexo XIV.

Transcurrido el plazo de treinta días desde la adquisición del vehículo sin que el adquirente haya cumplido la obligación prevista en el párrafo primero de este apartado, se ordenará la inmovilización del vehículo, se iniciará el correspondiente procedimiento sancionador y se anotará en el Registro de Vehículos al adquirente como nuevo titular, sin perjuicio de exigirle las responsabilidades que como tal le correspondan.

5. Cuando la transmisión afecte a un vehículo sobre el que previamente se haya trabado embargo por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad y renovará el permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia del embargo al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo sobre el que previamente se haya acordado el precinto por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad sin expedir un nuevo permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia de dicha traba al adquirente y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.

6. Si el compraventa solicita figurar como titular del vehículo en el Registro, se seguirá la tramitación establecida en el artículo 32 del presente Reglamento.

En todo caso, deberá solicitar el cambio de titularidad a su nombre cuando haya transcurrido más de un año desde que se haya producido la baja temporal del vehículo sin haberse transmitido a un tercero.

CAPÍTULO IV

Bajas y rehabilitación de los vehículos

Artículo 34. *Pérdida de vigencia del permiso o licencia.*

El permiso o la licencia de circulación perderá su vigencia cuando el vehículo se dé de baja en el correspondiente Registro, a instancia de parte o por comprobarse que no es apto para la circulación, en la forma que se determina en este Reglamento.

Artículo 35. *Bajas definitivas.*

Los vehículos matriculados causarán baja definitiva en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:

1. Cuando sus titulares o terceras personas que acrediten suficientemente su propiedad manifiesten expresamente la voluntad de retirarlos permanentemente de la circulación.

La solicitud de baja se dirigirá a cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, acompañada de los documentos que se indican en el anexo XV.

2. En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio mediante la oportuna resolución su retirada definitiva de la circulación, previo informe del órgano competente en materia de Industria acreditativo de que el estado del vehículo constituye, por desgaste o deterioro de sus elementos mecánicos, un evidente peligro para sus ocupantes o para la seguridad de la circulación en general.

3. Cuando cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio, mediante la oportuna resolución, la retirada definitiva de la circulación respecto de los vehículos que hayan sido retirados de las vías públicas por los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico, una vez comprobado que han sido abandonados por sus titulares, de acuerdo con la normativa prevista en el anexo I, supuesto en que podrá procederse a su desguace.

4. A petición del titular o de tercera persona que acredite su propiedad, por traslado del vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado, debiendo acompañarse los documentos que se establecen en el anexo XV.

Una vez tramitada la baja por traslado a otro país, el traslado efectivo del vehículo deberá llevarse a cabo en los siguientes 3 meses. En caso de que, pasados 3 meses, exista constancia de que el vehículo continúa circulando en España, se procederá de oficio a la rehabilitación del vehículo.

5. En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde la baja definitiva de oficio, mediante la oportuna resolución, por existir la presunción de que el vehículo no existe o no circula al no haberse cumplido las exigencias en materia de inspección ITV obligatoria y de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en los últimos diez años. Esta baja definitiva de oficio, en cualquier caso, no impide que si el vehículo cumple a posteriori las condiciones para poder volver a obtener la autorización administrativa para circular, pueda ser rehabilitado.

Artículo 36. *Bajas temporales.*

1. Los vehículos matriculados causarán baja temporal en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:

a) Cuando su titular manifieste expresamente la voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación.

Las bajas temporales de los vehículos cuyo titular manifieste su voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación tendrán una duración de 1 año desde la fecha de solicitud de baja temporal. Pasado ese plazo sin que previamente el interesado solicite la prórroga la situación de baja temporal, finalizará la baja temporal y el vehículo volverá a estar en situación activa.

Las prórrogas del plazo de baja temporal se podrán solicitar a la Jefatura de tráfico como máximo 2 meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal.

b) Por sustracción del vehículo y a petición de su titular, el cual debe acreditar haber formulado la denuncia correspondiente.

A la solicitud de baja temporal, que se dirigirá a la Jefatura de Tráfico de la provincia del domicilio legal del peticionario o a aquella en que fue matriculado el vehículo, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo XV.

2. Los vehículos matriculados también causarán baja temporal en el Registro de Vehículos, en los casos siguientes:

a) Cuando se entreguen, para su posterior transmisión, a un vendedor de vehículos con establecimiento abierto en España para esta actividad, a petición de su titular.

A la solicitud, que se dirigirá a la Jefatura de Tráfico de la provincia del domicilio legal del peticionario o a aquella en que fue matriculado el vehículo, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo XIV.

b) Cuando lo solicite el arrendador de un vehículo una vez finalizado el contrato de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, de mutuo acuerdo o por resolución judicial, y el vehículo pase a poder de éste, para su posterior transmisión o arrendamiento. Estos vehículos no podrán circular mientras se mantenga la situación de baja temporal.

A la solicitud, que se dirigirá a la Jefatura de Tráfico de la provincia del domicilio legal del peticionario o a aquella en que fue matriculado el vehículo, en el plazo de diez días desde su recuperación por el arrendador, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo XV.

Una vez que el arrendador haya transmitido o arrendado el vehículo deberá solicitarse, en el plazo de treinta días, por el adquirente o el arrendatario, el cambio de titularidad de la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal o de aquella en que fue matriculado el vehículo, presentando los documentos que se establecen en el anexo XIV.

Artículo 37. *Tramitación.*

La tramitación de las bajas definitivas y de las bajas temporales previstas en el artículo 36, apartado 1, del presente Reglamento, se ajustará a lo dispuesto a continuación:

1. La Jefatura de Tráfico ante la que se interese la baja definitiva de un vehículo para retirarlo permanentemente de la circulación, a la vista de la solicitud formulada y de los documentos justificativos que se aporten acordará, si procede, la baja definitiva, en cuyo caso anulará el permiso o licencia de circulación.

En el caso de que la baja definitiva se acordase de oficio por la Jefatura de Tráfico y el titular del vehículo se negase a entregar el permiso o licencia de circulación, se ordenará el precinto del vehículo.

Si se solicita la baja definitiva por traslado del vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado, la Jefatura de Tráfico devolverá al interesado el permiso o licencia de circulación y la tarjeta de inspección técnica o certificado de características anotando en el primero que queda anulado.

2. En los supuestos de baja temporal se acordará la retención del permiso o licencia de circulación y de la tarjeta de inspección técnica o certificado de características hasta que, finalizada la retirada temporal, se solicite la devolución de los citados documentos.

3. La Jefatura de Tráfico que anote una baja en el Registro de Vehículos lo notificará al Ayuntamiento del domicilio del titular y al órgano competente en materia de Industria correspondiente a la provincia en que se matriculó el vehículo, acompañando la tarjeta de inspección técnica o certificado de características en el caso de baja definitiva.

Si se trata de la baja de oficio de un vehículo especial agrícola, la Jefatura de Tráfico lo notificará además al Registro Oficial de Maquinaria Agrícola.

4. Cuando en el Registro de Vehículos conste la constitución sobre el vehículo de una hipoteca inscrita en el Registro de Hipoteca Mobiliaria, o de la existencia de un pacto de prohibición de disponer o de reserva de dominio inscrito en el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, o una anotación de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, la Jefatura de Tráfico que acuerde la baja lo comunicará al acreedor o a la persona favorecida por tal inscripción.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en el caso de baja del vehículo por traslado a otro país donde vaya a ser matriculado, sólo se acordará la baja cuando se acredite la cancelación del impedimento o conste el consentimiento del acreedor o de la persona favorecida por la inscripción.

Cuando la baja afecte a un vehículo sobre el que previamente se haya trabado embargo por una autoridad judicial o administrativa, y que figure anotado en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico, sin perjuicio de efectuar aquélla, lo comunicará a la autoridad que acordó el embargo.

En el caso de que exista una orden de precinto inscrita en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico lo comunicará al solicitante al objeto de que cancele el impedimento, y una vez acreditada la cancelación, anotará la baja.

Artículo 38. *Rehabilitación de los vehículos que han causado baja definitiva.*

El titular o tercera persona que acredite suficientemente la propiedad de un vehículo que haya causado baja definitiva en el Registro podrá obtener de nuevo el permiso o licencia de circulación cuando lo solicite de la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal o de aquella en que fue matriculado el vehículo, acompañando los documentos que se indican en el anexo XV y siempre que el vehículo sea declarado apto para circular por el órgano competente en materia de Industria, previo reconocimiento del mismo dirigido a verificar que reúne las condiciones técnicas previstas en el presente Reglamento. La Jefatura de Tráfico que expida el permiso o licencia de circulación lo comunicará al Ayuntamiento del domicilio legal del titular del vehículo.

CAPÍTULO V

Matriculación especial

Artículo 39. *Vehículos en régimen de matrícula diplomática.*

1. Podrán obtener permiso de circulación y placas de matrícula especiales los vehículos propiedad de:

a) Las Misiones Diplomáticas acreditadas en España y con sede permanente en la capital del Reino, y los Agentes diplomáticos.
b) Las Organizaciones internacionales o supranacionales que hayan suscrito un Acuerdo de Sede con el Estado español y los funcionarios de las mismas con estatuto diplomático.
c) Las Oficinas Consulares y los funcionarios consulares de carrera de nacionalidad extranjera.
d) El personal técnico-administrativo de las Misiones Diplomáticas y de las Organizaciones internacionales, así como los empleados consulares de las Oficinas Consulares.

2. Estos permisos de circulación se expedirán por la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid, a instancia del Ministerio de Asuntos Exteriores, que cursará la petición a través de la Dirección General de Protocolo, Cancillería y Órdenes y los mismos se ajustarán en cuanto a su contenido a lo que se indica en el anexo XVI. Dichos permisos, al igual que las matrículas, serán objeto de una revisión anual que será efectuada por el Ministerio de Asuntos Exteriores.
3. Cada matrícula concedida, conforme a las disposiciones anteriores, podrá ser asignada a otra persona distinta del anterior titular si éste cesa en el cargo, tanto si se trata del mismo vehículo como de otro diferente, así como al mismo titular cuando cambie de vehículo.
Para la concesión de los permisos de circulación a que se refiere este artículo no se precisará acreditar que el vehículo corresponde a un tipo aprobado ni efectuar la inspección técnica previa del mismo, siempre que exista trato de reciprocidad. No obstante, con la solicitud del permiso deberá presentarse una relación de las características que figuran en el modelo oficial de tarjeta de inspección técnica.
4. Al tiempo de concederlas, la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid asignará a estos vehículos la matrícula ordinaria que en ese momento les corresponda, para uso exclusivo de la Administración Española, y que ostentarán si cesa el régimen de matrícula diplomática, en cuyo caso, deberá solicitarse su matriculación ordinaria presentando la tarjeta de inspección técnica y demás documentación que se indica en el apartado A) del anexo XIII, previa cumplimentación de las normas que se recogen en el anexo I.
No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid también podrá conceder matrícula diplomática a vehículos ya matriculados en España, en cuyo caso no se le asignará una nueva matrícula ordinaria, siendo preciso que

previamente se entregue la tarjeta de inspección técnica y el permiso de circulación en dicha Jefatura, que los devolverá cuando cese el régimen de matrícula diplomática.

5. Cuando por causas legalmente establecidas se produzca alguna variación en la titularidad de estos vehículos, la Misión Diplomática, la Organización internacional interesada o, en su caso, la Oficina Consular que no dependa de una Misión Diplomática, lo notificará por escrito al Ministerio de Asuntos Exteriores, devolviendo las placas y el permiso de circulación correspondientes, y dicho Departamento ministerial remitirá a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid un acta con la relación de esas matrículas, si subsiste el régimen de matrícula diplomática. En caso de que no subsista dicho régimen se comunicará su terminación a la Jefatura de Tráfico del domicilio del titular o del adquirente.

6. Además de lo dispuesto en los apartados anteriores, se aplicará la reglamentación que se recoge en el anexo I.

Artículo 40. *Vehículos en régimen de matrícula turística.*

1. Podrán obtener de cualquier Jefatura de Tráfico una matrícula especial denominada turística para amparar la circulación de los automóviles de turismo, caravanas y remolques, motocicletas y otros que puedan declararse equiparables:

a) Las personas físicas con residencia en el extranjero.

b) Las personas físicas establecidas en el territorio aduanero de la Unión Europea que vayan a trasladar su residencia habitual fuera del mismo.

c) Con sometimiento al principio de reciprocidad, los corresponsales de prensa de Estados no miembros de la Unión Europea acreditados en España y los profesores de liceos o institutos establecidos por Gobiernos de Estados no miembros de la Unión Europea, siempre que no sean nacionales de los Estados miembros ni tengan residencia habitual en la Unión Europea.

d) Con sometimiento al principio de reciprocidad, los corresponsales de prensa extranjera de Estados miembros de la Unión Europea acreditados en España y los profesores de liceos o institutos establecidos en España por Gobiernos de otros Estados miembros de la Unión Europea, siempre que no sean españoles ni tengan residencia habitual en España.

2. Las personas físicas con derecho a la matrícula turística solicitarán el permiso de circulación mediante impreso oficial al que se acompañará la tarjeta de inspección técnica del vehículo, documento acreditativo de que el interesado tiene derecho al régimen de matrícula turística expedido por el órgano competente de la Administración tributaria, en el que conste como mínimo la marca y el número de bastidor del vehículo, así como el resto de la documentación que se indica en el anexo XVI.

La Jefatura de Tráfico, una vez comprobada la documentación presentada con la solicitud, devolverá aquélla al interesado haciéndole a la vez entrega, si procede, del permiso especial de circulación, cuyo modelo y contenido está especificado en el anexo XVI, y comunicará la matrícula turística que haya concedido al Ayuntamiento del domicilio del titular del vehículo.

3. El período de tiempo de validez de la matrícula turística concedida será el que determine el órgano competente de la Administración tributaria, la cual podrá prorrogar ese plazo.

Las prórrogas del plazo se solicitarán de la Jefatura de Tráfico que expidió el permiso antes de la fecha de caducidad del mismo, acompañando a la solicitud los documentos que se señalan en el anexo XVI.

La prórroga llevará implícita la sustitución del permiso de circulación y de las placas de matrícula por las correspondientes al nuevo período de matriculación.

4. Los permisos especiales propios de la matrícula turística caducarán por haber expirado el plazo de validez sin haber obtenido prórroga del mismo.

La caducidad del permiso llevará inherente el precintado del vehículo y su depósito, dándose cuenta a la Administración tributaria correspondiente, si no lo hubiera ordenado ésta.

5. La utilización de un vehículo con infracción de las normas que rigen la circulación de los vehículos en régimen de matrícula turística dará lugar a la comunicación al órgano competente de la Administración tributaria.

6. Las Jefaturas de Tráfico procederán a anular los referidos permisos en los casos previstos en la reglamentación que se recoge en el anexo I y, en particular:

a) Cuando sus titulares transfieran los vehículos a otras personas con derecho a utilizar la matrícula turística, en cuyo caso estos adquirentes podrán solicitar a su favor un nuevo permiso y otro juego de placas.

b) Cuando se proceda a su matriculación ordinaria en España, previo pago de los impuestos que correspondan y con sujeción a los trámites normales, de acuerdo con lo dispuesto en el anexo XVI.

Artículo 41. *Vehículos históricos.*

Las normas que regulan los requisitos y el procedimiento para que un vehículo sea declarado histórico, así como para su matriculación y circulación por las vías públicas, están contenidas en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

CAPÍTULO VI

Autorizaciones temporales de circulación

Artículo 42. *Normas generales.*

1. En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación podrá conceder, en los términos que se fijan en este Reglamento, permisos temporales que autoricen la circulación provisional del vehículo, antes de su matriculación definitiva o mientras se tramita la misma.

2. Los permisos temporales que autoricen la circulación de vehículos para la realización de pruebas, ensayos de investigación, exhibiciones o para su transporte, se ajustarán a las prescripciones que se establecen en el presente capítulo.

Sección 1.ª Permisos temporales para particulares

Artículo 43. *Supuestos y requisitos para su concesión.*

1. Las personas naturales o jurídicas que hubieran adquirido un vehículo de motor, ciclomotor, remolque o semirremolque, podrán obtener un permiso de circulación temporal en los casos siguientes:

1.1 De diez días de duración cuando lo hayan adquirido en provincia distinta a aquella donde pretendan matricularlo, que deberá solicitarse de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que se encuentre el vehículo.

1.2 De sesenta días de duración:

1.2.1 Para circular mientras se tramita la matrícula definitiva, en los casos siguientes:

a) Cuando lo hayan adquirido sin matricular en el extranjero.

b) Cuando se haya adjudicado sin matricular, en subasta o por sentencia judicial, si el vehículo debe someterse previamente a la inspección técnica unitaria.

c) Cuando se haya adquirido sin carrozar.

d) Cuando se haya adquirido con matrícula no española en España o en el extranjero.

La solicitud deberá dirigirse a la Jefatura de Tráfico de la provincia en que el peticionario tenga su domicilio legal y, si se trata de vehículos especiales agrícolas, también podrá interesarse de la Jefatura de Tráfico de la provincia donde se vaya a residenciar el vehículo.

Excepcionalmente y con la misma matrícula, podrán solicitarse y concederse sucesivas prórrogas de la validez de estos permisos por plazos de sesenta días, cuando se pidan antes de expirar su período de vigencia y se justifique que el vehículo no se ha matriculado por causas no imputables al titular del permiso temporal.

1.2.2 Para su traslado al extranjero a efectos de su matriculación definitiva, cuando el vehículo se haya adquirido en España, que deberá solicitarse de la Jefatura de Tráfico de la provincia donde el peticionario tenga su domicilio legal o en la que fue matriculado el vehículo.

2. Los titulares de los permisos de diez o de sesenta días de validez deberán entregarlos junto con las placas a las Jefaturas de Tráfico al recibir el permiso de circulación definitivo del vehículo, salvo en el supuesto contemplado en el apartado 1.2.2 anterior.

3. Las solicitudes del permiso temporal se formularán en los impresos oficiales que facilitarán las Jefaturas de Tráfico, acompañadas de los documentos que se señalan en el anexo XVII.

Las Jefaturas de Tráfico, una vez comprobada la documentación, la devolverán a los interesados haciéndoles entrega, si procede, del permiso temporal, cuyo modelo y contenido se detalla en el anexo XVII.

4. Los titulares de estos permisos temporales cuidarán, bajo su responsabilidad, de que los vehículos cuya circulación amparen reúnan todas las condiciones técnicas prescritas en el presente Reglamento.

Sección 2.ª Permisos temporales para uso de empresas o entidades relacionadas con el vehículo

Subsección 1.ª Permisos temporales para vehículos no matriculados en España

Artículo 44. *Supuestos y requisitos para su concesión.*

1. Las personas naturales o jurídicas que sean fabricantes, sus representantes legales, carroceros, importadores, vendedores o distribuidores de vehículos de motor, ciclomotores, remolques o semirremolques, con establecimiento abierto en España para cualquiera de estas actividades, así como los laboratorios oficiales, podrán obtener de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tengan su domicilio legal, permisos temporales que habilitarán a sus vehículos no matriculados en España para transitar por el territorio nacional, siempre que se trate de realizar transportes, pruebas o ensayos de investigación o exhibiciones con personal técnico o con terceras personas interesadas en su adquisición.

2. Estos permisos se concederán por un plazo improrrogable de un año, contado desde el día primero del mes siguiente a la fecha de su expedición.

Sus titulares están obligados a entregar los permisos y las placas correspondientes en la Jefatura de Tráfico que los hubiera expedido, dentro de los cinco días siguientes contados a partir de la fecha en que haya terminado el plazo de validez.

3. Cada permiso, que ampara la circulación no simultánea de vehículos cualquiera que sea su marca y categoría, se solicitará en impreso oficial que facilitará la Jefatura de Tráfico, a la que se acompañarán los documentos que se establecen en el anexo XVII.

La Jefatura de Tráfico, a la vista de los documentos presentados, concederá, si procede, un permiso temporal cuyo modelo y contenido se ajustarán a lo dispuesto en el anexo XVII.

4. Cuando las personas indicadas en el apartado 1 de este artículo pretendan el traslado de un vehículo fuera del territorio nacional, deberán obtener un permiso temporal de circulación de los previstos en la presente subsección.

5. Se considerarán laboratorios oficiales los designados por el Ministerio de Industria y Energía, y para los vehículos especiales agrícolas también se considerará laboratorio oficial la Estación de Mecánica Agrícola del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Artículo 45. *Boletines de circulación.*

1. Los conductores de los vehículos amparados por el permiso temporal a que se refiere el artículo 44 de este Reglamento deberán llevar, en unión de dicho documento, el correspondiente «Boletín de Circulación», sin el cual aquél carecerá de validez.

2. Dicho boletín se integrará en libros-talonarios foliados y reconocidos por la Jefatura de Tráfico que expidió el permiso al que correspondan, y su modelo y contenido se ajustarán a lo dispuesto en el anexo XVII.

3. Los titulares del permiso temporal extenderán por duplicado el boletín correspondiente a cada viaje, datado y con su firma o la del apoderado o encargado autorizado; el original deberá llevarlo el conductor y la copia quedará encuadernada como matriz en su libro-talonario.

4. Independientemente del control que corresponde efectuar a los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, las Jefaturas de Tráfico podrán solicitar en cualquier momento del titular del permiso la presentación del libro-talonario que posea en unión de los boletines originales utilizados y sus copias, hasta seis meses después de haber caducado el permiso de que dimanen.

Artículo 46. *Condiciones para circular con estos permisos.*

1. Los vehículos amparados por un permiso temporal de empresa pueden circular por las vías incluidas dentro del ámbito de aplicación de este Reglamento siempre que cumplan las condiciones técnicas prescritas en el mismo. Los titulares de dicho permiso cuidarán, bajo su responsabilidad, de que los vehículos cumplan aquellas condiciones.

Los vehículos amparados en un permiso temporal de empresa podrán circular en chasis y sin cabina cuando se trasladen para su carrozado o distribución, siempre que se cumplan las condiciones de seguridad que señala el presente Reglamento.

Los camiones, tanto si están carrozados como en chasis, que circulen con permiso y placas temporales de empresa, podrán transportar sobre sí a otro automóvil que también esté sin matricular y vaya provisto de su correspondiente permiso, boletín y placas temporales de empresa.

Un remolque o semirremolque en chasis puede transportar dos remolques o semirremolques, cada uno sobre otro, siempre que se cumplan las prescripciones de este Reglamento sobre masas y dimensiones y del Reglamento General de Circulación sobre colocación de la carga, así como que los tres vehículos tengan su permiso, boletín y placas temporales de empresa.

2. Todo vehículo de motor no matriculado que circule por las vías públicas con permiso y placas temporales de empresa deberá ser conducido por el titular del permiso o persona a su servicio, lo que deberá ser acreditado documentalmente, no siendo imprescindible que la prestación de este servicio implique una relación laboral de carácter exclusivo.

Tan sólo podrán ser ocupados los vehículos por la persona o personas compradoras o que pertenezcan a la entidad que pretenda adquirirlos o por los técnicos o mecánicos del constructor o vendedor, siempre que documentalmente se acrediten dichas circunstancias o se haga constar así en el correspondiente boletín y no rebasen el número de tres.

El vehículo podrá ser conducido por el posible comprador o por su representante, siempre que vaya a su lado el titular del correspondiente permiso temporal de empresa o un conductor a su servicio.

3. Los vehículos entregados a las personas naturales o jurídicas que los hubieran adquirido para su uso no deberán circular al amparo de permisos, boletines y placas temporales de empresa.

Tampoco deberán circular ni utilizarse dichos vehículos para fines distintos de los mencionados en el artículo 44 que motivaron su concesión, quedando prohibido llevar en ellos carga útil.

Cuando se efectúen ensayos, los vehículos podrán cargarse con aparatos de medida, bloques de hormigón, sacos de arena o de perdigones o maniquíes; podrán llevar carga distinta en las condiciones que se determinan en el artículo 47.

4. Los conjuntos de vehículos en los que uno de los elementos tenga permiso temporal de empresa y otro esté ya matriculado, deberán circular respetando las condiciones que se establecen en este artículo y llevar el boletín de circulación a que se refiere el artículo 45.

Artículo 47. *Pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales.*

1. Con sujeción a las normas establecidas en la presente subsección podrán otorgarse a los fabricantes de vehículos o a sus representantes legales, a los carroceros y a los laboratorios oficiales, que sean titulares de permisos temporales de empresa, autorizaciones

para realizar con un determinado vehículo pruebas o ensayos de investigación extraordinarios, que les permitirá:

a) Realizar excepcionalmente ensayos en autopistas, autovías y demás vías públicas del territorio nacional, para los que sea necesario sobrepasar las limitaciones genéricas de velocidad establecidas para este tipo de vías. En tales casos, el órgano competente para otorgar el permiso fijará en el mismo la velocidad máxima a desarrollar, que, salvo que la vía se haya cerrado al tráfico general, no podrá ser superior a 30 kilómetros por hora sobre la normalmente autorizada para la vía y vehículo de que se trate.

Dichas pruebas no podrán efectuarse por vías urbanas, travesías ni por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad y, en todo caso, deberán cumplirse las limitaciones concretas impuestas por razones de peligro u otras circunstancias que estén reflejadas en las señales correspondientes, y cuantas disposiciones sobre reducción y adecuación de velocidad se prevén en el Reglamento General de Circulación.

b) Circular por el territorio nacional llevando en el vehículo carga de cualquier tipo y los demás dispositivos o personas necesarios para la realización de ensayos.

2. Los interesados deberán dirigir una solicitud por cada vehículo a la Dirección General de Tráfico acompañando, además de la documentación prevista en el anexo XVII, justificación de la necesidad de la petición.

La Dirección General de Tráfico, a la vista de la documentación presentada concederá, si procede, previo informe de la Comunidad Autónoma que tenga transferidas competencias de ejecución en materia de regulación del tráfico, una autorización en la que deberá constar el tipo de ensayo a realizar, su itinerario, duración y demás condiciones en que deba desarrollarse.

3. Los vehículos que circulen al amparo del permiso a que se refiere este artículo deberán ser conducidos, como norma general, por el titular del permiso o persona a su servicio, que deberá portar el oportuno boletín de circulación. En caso de que sea precisa su conducción por otras personas, deberán estar autorizadas expresamente por la Dirección General de Tráfico.

4. Cuando por la naturaleza de las pruebas se estime conveniente, en orden a la seguridad de la circulación, se podrá ordenar que el tramo designado para la realización de las pruebas se señalice, por cuenta del peticionario, en la forma que se indique, para que sirva de advertencia al resto de los usuarios.

5. Los fabricantes de vehículos, cuando realicen pruebas especiales o ensayos que impliquen exceso de velocidad, solicitarán la realización de aquéllos con un plazo mínimo de antelación de setenta y dos horas, a fin de que se dispongan los servicios especiales que se estimen oportunos.

6. Los vehículos que circulen con las autorizaciones a que se refiere el presente artículo llevarán, además de las placas de matrícula y permisos previstos en el artículo 44, dos placas con las letras F.V., de acuerdo con lo establecido en el anexo XI de este Reglamento.

Subsección 2.ª Permisos temporales para vehículos matriculados en España

Artículo 48. *Supuestos y requisitos para su concesión.*

1. Las personas naturales o jurídicas que sean vendedores de vehículos de motor, ciclomotores, remolques o semirremolques con establecimiento abierto en España para esta actividad, podrán obtener de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tengan su domicilio legal permisos temporales que habilitarán a sus vehículos matriculados en nuestro país y dados de baja temporal por transmisión para circular por el territorio nacional, siempre que se trate de realizar pruebas con terceras personas interesadas en su adquisición.

2. Estos permisos se concederán por el plazo improrrogable de un año, contado desde el día primero del mes siguiente a la fecha de su expedición.

Sus titulares están obligados a entregar los permisos y las placas correspondientes en la Jefatura de Tráfico que los hubiera expedido, dentro de los cinco días siguientes contados a partir de la fecha en que haya terminado el plazo de validez.

3. Cada permiso, que ampara la circulación no simultánea de vehículos cualquiera que sea su marca y categoría, se solicitará en impreso oficial que facilitará la Jefatura de Tráfico, a la que se acompañarán los documentos que se establecen en el anexo XVII.

La Jefatura de Tráfico, a la vista de los documentos presentados, concederá, si procede, un permiso temporal cuyo modelo y contenido se ajustarán a lo dispuesto en el anexo XVII.

4. Los conductores de los vehículos amparados por este permiso temporal deberán llevar, en unión de dicho documento, el boletín de circulación a que se refiere el artículo 45 del presente Reglamento en el que se hará constar, además de los datos que en el mismo se indican, la matrícula ordinaria del vehículo. Asimismo, deberán llevar la tarjeta de inspección técnica con el reconocimiento en vigor o el certificado de características.

Los conductores de los vehículos amparados por este tipo de permisos deberán respetar las condiciones de circulación que se establecen en los apartados 2 y 3 del artículo 46 del presente Reglamento.

CAPÍTULO VII

Placas de matrícula

Artículo 49. *Caracteres, dimensiones y otros requisitos.*

1. Las placas de matrícula deben cumplir con lo establecido en el anexo XVIII del presente real decreto. Asimismo, deberán ser conformes con los requisitos técnicos establecidos en el Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

El número de placas de matrícula que debe llevar cada vehículo, así como su ubicación en el mismo, se ajustarán a lo dispuesto en el citado anexo.

2. El número de manipulador, asignado por el fabricante y dado de alta en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico constará en el anverso de todas las placas, en el centro del borde izquierdo, en posición vertical, de acuerdo con lo especificado en el referido anexo.

3. El nombre del fabricante o marca registrada aparecerá en el anverso de las placas de serie junto al centro del borde superior y dentro de un rectángulo horizontal de 5 milímetros de altura y 35 milímetros de ancho, en el mismo color que los caracteres impresos en la matrícula o en el bordón de la misma en el caso de placas embutidas.

4. Queda prohibido que en las placas de matrícula se coloquen, inscriban o pinten adornos, signos u otros caracteres distintos de los señalados en el anexo XVIII, incluida la publicidad en el interior de las mismas. Se autoriza la utilización de un apéndice distinto de la propia placa y situado en la parte inferior a la misma o de un marco ajeno a la propia placa, el cual podrá ir grabado en la parte inferior con publicidad, siempre y cuando su contorno no exceda de 26 milímetros al borde del exterior de la placa. Asimismo, se prohíbe que en las partes anterior y posterior de los vehículos se coloquen placas complementarias no autorizadas o se fijen o pinten marcas o distintivos que por su forma, color y caracteres dificulten la legibilidad o puedan inducir a confusión con los caracteres reglamentarios de las placas de matrícula.

CAPÍTULO VIII

Circulación internacional de los vehículos

Artículo 50. *Placas de matrícula, distintivos y documentación.*

1. Vehículos a motor matriculados en España y sus remolques:

a) Todo vehículo a motor matriculado en España que haya de circular por las vías públicas del extranjero deberá llevar, en su parte posterior, además de la placa de matrícula nacional, el signo distintivo de su nacionalidad española. En el caso de que el vehículo a

motor vaya seguido de uno o más remolques, tanto la matrícula como el signo distintivo deberán figurar, además, en la parte posterior del remolque único o último.

El signo distintivo de la nacionalidad española del vehículo se ajustará en cuanto a sus caracteres, dimensiones y colocación a lo dispuesto en el anexo XI.

b) Los conductores de los vehículos mencionados deberán llevar el permiso de circulación expedido por las Jefaturas de Tráfico con arreglo al artículo 28 de este Reglamento.

2. Vehículos a motor extranjeros matriculados en Estados parte en el Convenio Internacional de Ginebra y sus remolques:

a) De conformidad con lo acordado en el Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, los vehículos a motor matriculados en cualquiera de los Estados parte en el mismo podrán circular por las vías públicas españolas cuando llevaren en su parte posterior, al menos, e inscrito en una placa o en el propio vehículo, el número de matrícula atribuido a éste por la autoridad competente de su país. Cuando vaya seguido de uno o de varios remolques, el remolque único o último habrá de llevar a su vez, en su parte posterior, el número de matrícula del vehículo tractor o un número de matrícula propio.

La composición del número de matrícula y la forma en que ésta haya de exhibirse son las determinadas en el anejo 3 del referido Convenio Internacional.

Salvo en aquellos casos en que figuren inscritos en sus placas de matrícula la sigla distintiva del Estado de la Unión Europea al que pertenecen y el símbolo representativo de la bandera de aquélla de acuerdo con la reglamentación que se recoge en el anexo I, los vehículos a motor aludidos deberán llevar, además, en su parte posterior el signo distintivo de la nacionalidad de su matrícula. Cuando vaya seguido de uno o de varios remolques, el signo distintivo deberá repetirse detrás del remolque único o último.

El signo distintivo de la nacionalidad extranjera del vehículo se ajustará en cuanto a sus caracteres, dimensiones y colocación a lo dispuesto en el anexo XI.

b) Los conductores de los vehículos a motor a que se refiere este apartado deberán ser portadores del certificado de matrícula, expedido por las autoridades competentes de su país o por una asociación legalmente habilitada al efecto.

En estos certificados deberá figurar, por lo menos, el número de matrícula del vehículo, el nombre o marca del constructor de éste, el número de fabricación y el número de serie del constructor y la fecha en que el vehículo fue primeramente matriculado, así como el nombre, apellidos y domicilio permanente del titular del certificado.

Los certificados de matrícula expedidos en las condiciones precedentes serán aceptados en España como presunción legal de la exactitud de los datos correspondientes.

c) Los vehículos a motor que procedentes de Estados parte en el Convenio hayan de circular por España deberán llevar las siguientes marcas de identificación:

1. El nombre o marca del fabricante.

2. En el chasis o, a falta de chasis, en la carrocería, el número de identificación o de serie del fabricante.

3. En el motor, el número de fabricación del motor, si el fabricante lo estampa en él.

Para los remolques, las indicaciones mencionadas en los números 1 y 2, o bien una marca de identificación asignada al remolque por la autoridad competente del país de procedencia.

Las marcas mencionadas deberán estar en lugares accesibles y ser fácilmente legibles y de difícil modificación o supresión.

3. Vehículos a motor extranjeros matriculados en Estados que no sean parte del Convenio Internacional de Ginebra y sus remolques:

Los vehículos a motor matriculados en cualquiera de los Estados que no sean parte del de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, podrán circular en España bien en las condiciones previstas en el apartado anterior, bien en las establecidas en el Convenio Internacional de Viena de 8 de noviembre de 1968 si se trata de Estados parte en este Convenio, o en las que se indiquen en particulares Convenios Internacionales.

El signo distintivo de la nacionalidad extranjera de los vehículos pertenecientes al Convenio Internacional de Viena se ajustará en cuanto a sus caracteres, dimensiones y colocación a lo dispuesto en el anexo XI y, en su caso, a la reglamentación que se recoge en el anexo I.

CAPÍTULO IX

Nulidad, anulación, pérdida de vigencia y suspensión cautelar de las autorizaciones de circulación

Artículo 51. *Procedimientos y recursos.*

1. Las normas específicas contenidas en este Título IV sobre tramitación de las autorizaciones de circulación de los vehículos, se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en el Título VI de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. Las autorizaciones administrativas de circulación reguladas en el presente Título podrán ser objeto de nulidad o anulación de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 62 a 67 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, debiendo ajustarse el procedimiento a lo establecido en el Título VII de la citada Ley.

3. Las mencionadas autorizaciones podrán ser declaradas caducadas o perdida su vigencia cuando, después de otorgarlas, se acredite que han desaparecido los requisitos que se exigían para ello.

Antes de dictar resolución acordando su pérdida de vigencia o caducidad, el órgano competente de la Administración notificará al interesado la presunta carencia del requisito exigido, concediéndole un plazo máximo de dos meses para acreditar su existencia. Transcurrido el plazo concedido sin que se haya acreditado que se reúnen los requisitos que se exigen para obtener la autorización, se dictará resolución acordando dicha pérdida de vigencia o caducidad.

Sin perjuicio de los recursos que contra la misma puedan interponerse, el titular de una autorización caducada o que haya perdido su vigencia podrá obtenerla de nuevo si acredita la concurrencia de los requisitos exigidos para su otorgamiento, a través del procedimiento correspondiente.

4. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, anulación y pérdida de vigencia o caducidad de las autorizaciones administrativas de circulación de los vehículos, podrá acordarse la suspensión cautelar de la autorización en cuestión, cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico o perjudique notoriamente el interés público.

5. Contra las resoluciones de los Jefes de Tráfico en materia de autorizaciones administrativas relativas a vehículos, podrá interponerse por los interesados recurso ordinario en el plazo de un mes que resolverá la Dirección General de Tráfico, y se sustanciará de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo II, del Título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán recurribles ante el órgano jurisdiccional contencioso-administrativo.

ANEXO I

REGLAMENTACIÓN VIGENTE

1. Relación entre artículos del Reglamento General de Vehículos y reglamentación vigente

Artículo del Reglamento	Párrafo	Materia	Legislación aplicable
Disposición Adicional Tercera		Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil	Ley 30/1995, de 8.11.

Artículo del Reglamento	Párrafo	Materia	Legislación aplicable
1	1	Homologación de tipo	RD 2140/85, RD 2406/85, RD 2028/86, OM 10.07.84,OM 28.03.85, OM 20.09.85, OM 27.12.85, OM 28.10.91.OM 28.12.93, OM 09.03.95.
2		Registro de Vehículos	LO 5/1992, de 29-10, Ley 30/1992, de 26-11, OM 26.07.94.
3		Conceptos básicos	RD 2140/85, RD 2406/85, RD 2028/86, OM 10.07.84, OM 28.03.85, OM 20.09.85, OM 27.12.85, OM 28.10.91, OM 28.12.93, OM 09.03.95.
4		Clasificación de vehículos	RD 2140/85, RD 2406/85, RD 2028/86, OM 10.07.84, OM 28.03.85, OM 20.09.85, OM 27.1 2.85, OM 28.10.91, OM 28.12.93, OM 09.03.95.
5		Homologación de tipo y exenciones	RD 2140/85, RD 2028/86, OM 20.09.85.
6		Homologación Componentes	RD 2028/86.
7		Reformas de importancia	RD 2140/85, RD 1457/86, RD 736/88.
8	1	Placas e inscripciones reglamentarias	RD 2140/85, RD 2028/86.
8	2	Modificación de placas e inscripciones reglamentarias	RD 736/88.
9		Compatibilidad	RD 2140/85, RD 2028/86, RD 736/88, OM 20.9.85.
10		Inspección Técnica de Vehículos	RD 1987/85, RD 2042/94, OM 13.11.96.
11	1	Campo de visión del conductor	RD 2028/86.
11	2	Retrovisores	RD 2028/86.
11	3	Vidrios de seguridad	RD 2028/86.
11	4	Limpia y lavaparabrisas	RD 2028/86.
11	4	Antihielo y antivaho	RD 2028/86.
11	5	Equipo de dirección y protección contra el volante	RD 2028/86.
11	6	Marcha atrás	RD 2028/86.
11	7	Avisadores acústicos	RD 2028/86.
11	8	Mandos, indicadores y testigos	RD 2028/86.
11	9	Protección contra órganos mecánicos y su equipo complementario	RD 2028/86.
11	10	Depósitos de carburante	RD 2028/86.
11	11	Indicador de velocidad	RD 2028/86.
11	12	Limitador de velocidad	RD 2028/86, RD 2484/94.
11	12	Tacógrafo	RD 2028/86, RD 2242/96, OM 16.11.81, OM 16.11.81, OM 24.9.82, OM 14.10.82, OM 11.7.83, OM 11.7.83, OM 11.7.83, R 3821/85/CEE, R 3314/90/CEE, R 3572/90/CEE, R 3688/92/CEE, R 2479/95/CEE.
11	13	Anclajes de cinturones de seguridad	RD 2028/86.
11	13	Cinturones de seguridad y dispositivos de retención	RD 2028/86.
11	14	Apoyacabezas	RD 2028/86.
11	15	Protección contra la utilización no autorizada	RD 2028/86.
11	16	Protección trasera	RD 2028/86, OM 25.5.82, OM 25.3.83.
11	17	Protección lateral	RD 2028/86.
11	18	Protección delantera	RD 2028/86.
11	19	Compatibilidad electromagnética (Antiparasitado)	RD 2028/86.
11	19	Emisiones	D 3025/74, RD 2028/86.
11	19	Humos	D 3025/74, RD 2028/86.
11	19	Ruidos	RD 2028/86.
12	1	Acondicionamiento interior y exterior	RD 2028/86.
12	2	Anclajes de asientos	RD 2028/86.

Artículo del Reglamento	Párrafo	Materia	Legislación aplicable
12	3	Puertas, cerraduras y bisagras	RD 2028/86.
12	4.1	Vidrios de seguridad	RD 2028/86.
12	5.1	Neumáticos y neumáticos de uso temporal	RD 2028/86, OM 28.12.88, OM 25.4.95, OM 16.1.96.
12	5.2	Neumáticos especiales	RD 2028/86.
12	6	Dispositivos antiproyección	RD 2028/86.
12	8.1, 2, 3, 4 y 5	Frenado	RD 2028/86.
12	9	Mercancías peligrosas. Internacional	Acuerdo 30.9.57, OM 20.9.85, OM 30.12.94.
12	9	Mercancías peligrosas. Nacional	RD 74/92, RD 2115/98, OM 20.9.85, OM 30.12.94, OM 7.2.96, OM 16.10.96.
12	9	Mercancías perecederas	Acuerdo 1.9.70, RD 2312/85, RD 2483/86, OM 6.7.93, Anuncio 19.2.96.
12	9	Resistencia de la superestructura	RD 2028/86.
12	9	Transporte de viajeros	RD 2028/86.
12	9	Transporte escolar y de menores	RD 2296/83, OM 26.10.83.
13	1, 2 y 3	Compatibilidad tractor-remolque	RD 2028/86, OM 20.9.85.
14		Masas y dimensiones	RD 2028/86.
15, 16 y 17		Dispositivos de alumbrado y señalización	RD 2028/86.
18	2	Señales en los vehículos	Convenio de Ginebra de 19.9.49, RD 763/79, RD 1596/82, RD1753/84, RD 1987/85, RD 2028/86, OM 17.7.78, OM 13.9.78, OM 27.1.82, OM 25.10.90, OM 7.2.96.
19		Accesorios, repuestos y herramientas	RD 2028/86.
19		Extintores	OM 30.7.75, OM 31.5.82, OM 26.10.83, OM 31.5.85.
21	1	Homologación de tipo	RD 2140/85, RD 2028/86, RD 736/88, OM 10.7.84, OM 28.3.85, OM 27.12.85, OM 28.10.91, OM 28.12.93, OM 9.3.95.
21	2	Dispositivos de alumbrado y señalización	RD 2028/86.
22	3	Dispositivos de alumbrado y señalización	RD 2028/86.
22	4 y 6	Homologación	RD 2406/85.
23	5	Dispositivos de alumbrado y señalización	RD 2028/86.
24		Dispositivos de alumbrado y señalización	RD 2028/86.
25	2	Tarjeta ITV o Certificado de características de ciclomotor	RD 2140/85, RD 2028/86, OM 10.7.84
26	1 b)	Tarjeta ITV o Certificado de características de ciclomotor	RD 2140/85, RD 2028/86, OM 10.7.84.
28	2	Inscripción maquinaria agrícola	OM 28.5.87.
28	2	Certificado para matrícula de vehículos	OM 30.5.89.
30	1	Duplicado tarjeta ITV	RD 1987/85, RD 2140/85.
30	3	Inscripción maquinaria agrícola	OM 28.5.87.
32	1 y 3	Inscripción maquinaria agrícola	OM 28.5.87.
33	1 y 3	Inscripción maquinaria agrícola	OM 28.5.87.
35	1	Inscripción maquinaria agrícola	OM 28.5.87.
35	2	Inspección técnica de vehículos	RD 1987/85, RD 2042/94.
35	3	Vehículos abandonados	Ley 10/98, de 21.04. OM 14.2.74.
36		Inscripción maquinaria agrícola	OM 28.5.87.
38		Inscripción maquinaria agrícola	OM 28.5.87.
38		Inspección técnica de vehículos	RD 1987/85, RD 2042/94.
39	4 y 6	Matrícula diplomática	RD 2140/85, OM 15.7.77.
40	6	Matrícula turística	RD 1571/93.
41		Vehículos históricos	RD 1247/95.
49	1	Placas de matrícula	RD 2100/76, RD 2028/86, OM 31.7.72, OM 28.9.72, OM 9.5.77, OM 20.9.85, OM 27.9.91.

Artículo del Reglamento	Párrafo	Materia	Legislación aplicable
50	2 y 3	Circulación internacional de los vehículos	R 2411/98/CEE.

2. Relación entre reglamentación vigente y artículos del Reglamento General de Vehículos

I. Leyes

Reglamentación	Artículos afectados
Ley Orgánica 5/1992, de 29 de octubre, de regulación del tratamiento automatizado de los datos de carácter personal («BOE» 31-10-92).	2
Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común («BOE» 27-11-92).	2
Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y supervisión de los Seguros Privados («BOE» 9.9.95).	Disposición Adicional Tercera
Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.	35.3

II. Reales Decretos

Reglamentación	Artículos afectados
Decreto 3025/74, de 9 de agosto. «Sobre limitación de la contaminación atmosférica producida por los vehículos automóviles» («BOE» 7.11.74)	11.19
RD 2100/76, de 10 de agosto. «Fabricación, importación, venta y utilización de piezas, elementos o conjuntos para reparaciones de automóviles» («BOE» 9-9-76)	49.1
RD 763/79, de 15 de marzo. «Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros» («BOE» 13-4-79)	18.2
RD 1596/82, de 18 de junio. «Reglamento para la aprobación de modelo de taxímetros» («BOE» 23-7-82)	18.2
RD 2296/83, de 25 de agosto. «Tráfico y circulación de vehículos escolares y de menores» («BOE» 27-8-83)	12.9
RD 1753/84, de 30 de agosto. «Aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores de vehículos a motor» («BOE» 3-10-84)	18.2
RD 1987/85, de 24 de septiembre. «Normas generales de instalación y funcionamiento de las Estaciones ITV» («BOE» 28-10-85)	10-18.2-30.1-35.2-38
RD 2312/85, de 24 de septiembre. «Por el que se aprueban las normas de homologación, ensayo e inspección del acondicionamiento térmico de los vehículos de transportes de mercancías perecederas» («BOE» 13-12-85)	12. 9
RD 2140/85, de 9 de octubre. «Homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos» («BOE» 19-11-85 y 18-12-85)	1.1 -3 -4 -5 -7 -8.1 -9 -21.1 -25.2 -26.1b -30.1 -39.4 -39.6.
RD 2406/85, de 20 de noviembre. «Declara de obligado cumplimiento las especificaciones técnicas de las bicicletas y su homologación por parte del Ministerio de Industria y Energía» («BOE» 30-12-85)	1.1-3-4-22.4-22.6
RD 1457/86, de 10 enero. «Regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes» («BOE» 16-7-86)	7
RD 2028/86, de 6 de junio. «Normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos» («BOE 2-10-86 y 21-6-96)	1.1 -3 -4 -5 -6 -8.1 -9 -11.1 -11.2 -11.3 -11.4 -11.5 -11.6 -11.7 -11.8 -11.9 -11.10 -11.11 -11.12 -11.13 -11.14 -11.15 -11.16 -11.17 -11.18 -11.19 -12.1 -12.2 -12.3 -12.4.1 -12.5.1 -12.5.2 -12.6 -12.8.1 -12.8.2 -12.83 -12.8.4 -12.8.5 -12.9 -13.1 -13.2 -13.3 -14 -15 -16 -17 -18.2 -19 -21.1 -21.2 -22.3 -23.5 -24 -25.2 -26.1b -49.1
RD 2483/86, de 14 de noviembre. «Por el que se aprueba la reglamentación técnico-sanitaria sobre Condiciones Generales de Transporte Terrestre de Alimentos y Productos Alimentarios a Temperatura Regulada» («BOE» 5-12-86)	12.9

Reglamentación	Artículos afectados
RD 736/88, de 8 de julio. «Regula la tramitación de reformas de importancia de vehículos de carretera y se modifica el artículo 252 del Código de la Circulación» («BOE» 16-7-88)	7 -8.2 -9 -21.1
RD 74/92, de 31 de enero. «Aprueba el Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera» («BOE» 22-2-92)	12.9
RD 1571/93, de 10 de septiembre. «Adapta la reglamentación de la matriculación turística a las consecuencias de la armonización fiscal del mercado interior» («BOE» 15-9-93)	40.6
RD 2042/94, de 14 de octubre. «Regula la inspección técnica de vehículos» («BOE» 17-11-94)	10 -35.2 -38
RD 2484/94, de 23 de diciembre. «Regula la utilización, instalación y comprobación de funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos» («BOE» 21-1-95)	11.12
RD 1247/95, de 14 de julio. «Aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos» («BOE» 9-8-95)	41
RD 2242/96, de 18 de octubre. «Normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera en aplicación de los Reglamentos (CEE) 3820/85 y 3821/85» («BOE» 26-10 96)	11.12
RD 2115/98, de 2 de octubre. «Transporte de mercancías peligrosas por carretera» («BOE» 16-10-98)	12.9

III. Reglamento CEE y otra Reglamentación internacional

Reglamentación	Artículos afectados
Convenio de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949 («BOE» 12-4-58)	18.2
Acuerdo de 1 de septiembre de 1970, sobre Transporte Internacional de Mercancías Perecederas («BOE» 22-11-76)	12.9
Reglamento 3821/85/CEE, de 20 de diciembre de 1985. «Relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera» («DOCE» 31-12-85)	11.12
Reglamento 3314/90/CEE, 16 de noviembre de 1990. «Adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) N.° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera» («DOCE» 17-11-90)	11.12
Reglamento 3572/90/CEE, de 4 de diciembre de 1990. «Modifica, en razón de la unificación alemana, determinados Reglamentos, Directivas y Decisiones en el sector de los transportes por carretera, por ferrocarril y por vía navegable» («DOCE» 17-12-90)	11.12
Reglamento 3688/92/CEE, de 21 de diciembre de 1992. «Adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) N.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera» («DOCE» 22-12-92)	11.12
Reglamento 2479/95/CEE, de 25 de octubre de 1995. «Adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) N.° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera» («DOCE» 26-10-95)	11.12
ADR. «Acuerdo Europeo de 30 de septiembre de 1957, sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera» («BOE» 10-6-97)	12.9
Reglamento 2411/98/CEE, de 3 de noviembre de 1998. «Reconocimiento en circulación intracomunitaria del signo distintivo del Estado miembro de matriculación de los vehículos de motor y sus remolques» («DOCE» 10-11-98)	50.2-50.3

IV. Órdenes ministeriales

Reglamentación	Artículos afectados
OM 31-7-72. «Normalización de las placas de matrícula de los vehículos militares» («BOE» 8-8-72)	49.1
OM 28-9-72. «Normalización de las placas de matrícula de los vehículos pertenecientes al Parque Móvil de la Dirección General de la Guardia Civil y Agrupación de Tráfico» («BOE» 11-10-72)	49.1
OM 14-2-74. «Regula la retirada de la vía pública y el depósito de vehículos automóviles abandonados» («BOE» 25-2-74)	35.3
OM 30-7-75. «Determina las condiciones técnicas que deben reunir los extintores de incendios para ser instalados en vehículos de transporte de personas y mercancías» («BOE» 18-8-75)	19
OM 9-5-77. «Normas complementarias al RD 2100/1976, de 10 de agosto, en lo que se refiere a la actuación de las Jefaturas de Tráfico en relación con los establecimientos dedicados a la venta de placas de matrícula para vehículos automóviles» («BOE» 14-5-77)	49.1

Reglamentación	Artículos afectados
OM 15-7-77. «Nueva redacción al artículo 121 de las Ordenanzas de Aduanas» («BOE» 17-8-77)	39.4-39.6
OM 17-7-78. «Uso de tarifas múltiples en los aparatos taxímetros» («BOE» 25-7-7)	18.2
OM 13-9-78. «Homologación de indicadores luminosos de taxímetros de tarifas múltiples» («BOE» 18-9-78)	18.2
OM 16-11-81. «Montaje, reparación y comprobación de tacógrafos de vehículos» («BOE» 22-12-81)	11.12
OM 16-11-81. «Homologación de tacógrafos» («BOE» 13-1-82)	11.12
OM 27-1-82. «Homologación de placas de señalización para vehículos de más de 12 metros de longitud» («BOE» 12-2-82)	18.2
OM 25-5-82. «Homologación de dispositivos de protección contra el empotramiento para vehículos dedicados al transporte de mercancías» («BOE» 5-7-82)	11.16
OM 31-5-82. «Aprueba la instrucción técnica complementaria MIE-AP5 del Reglamento de Aparatos a Presión sobre extintores de incendios» («BOE 23-6-82)	19
OM 24-9-82. «Autorización de talleres para la instalación, reparación, comprobación y revisión periódica de tacógrafos» («BOE» 6-10-82)	11.12
OM 14-10-82. «Control e inspección de tacógrafos» («BOE» 23-10-82)	11.12
OM 25-3-83. «Modifica la de 25 de mayo de 1982, sobre homologación de dispositivos de protección contra el empotramiento para vehículos de transporte de mercancías» («BOE 6-4-83)	11.16
OM 11-7-83. «Modifica la Orden de 14 de octubre de 1982, de control e inspección de tacógrafos» («BOE 20-7-83)	11.12
OM 11-7-83. «Extiende la designación como instaladores de tacógrafos a los carroceros de autobuses y autocares» («BOE 20-7-83)	11.12
OM 11-7-83. «Normas sobre precintos, placa de montaje y libro de registro de tacógrafo» («BOE» 20-7-83)	11.12
OM 26-10-83. «Aprueba las especificaciones técnicas a que se refiere el apartado 3 del artículo 4 del Real Decreto 2296/83, de 25 de agosto» («BOE 4-11-83)	12.9
OM 26-10-83. «Modifica Instrucción Técnica Complementaria MIE-AP5 sobre extintores de incendios» («BOE» 7-11-83)	19
OM 10-7-84. «Normas y homologación de tipo de ciclomotores» («BOE» 27-7-84)	1.1 -3 -4 -21.1 -25.2 -26.1b
OM 28-3-85. «Modifica la Orden Ministerial de 10 de julio de 1984» («BOE» 8-4-85)	1.1 -3 -4 -21.1
OM 31-5-85. «Modifica Instrucción Técnica Complementaria MIE-AP5 sobre extintores de incendios» («BOE 20-6-85)	19
OM 20-9-85. «Aprueba el Reglamento relativo a las prescripciones uniformes respecto a las características de construcción de caravanas y remolques ligeros» («BOE 27-9-85)	1.1 -3 -4 -5 -9 -13.1 -13.2 -13.3
OM 20-9-85. «Instalación y homologación de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques» («BOE» 18-10-85)	49.1
OM 20-9-85. «Construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas» («BOE» 27-12-85)	12.9
OM 27-12-85. «Modifica la de 10 de julio de 1984, sobre homologación de tipo de ciclomotores» («BOE13-1-86)	1.1 -3 -4 -21.1
OM 28-5-87. 33.3 «Inscripción de máquinas agrícolas en los Registros Oficiales» («BOE 10-7-87)	28.2 -30.3 -32.1 -32.3 -33.1 -35.1 -36 -38
OM 28-12-88. «Regula los manómetros para neumáticos de vehículos automóviles» («BOE 24-1-89)	12.5.1
OM 30-5-89. «Certificados para la matriculación de vehículos» («BOE 16-6-89)	28.2
OM 25-10.90. «Regula los distintivos de los vehículos que realizan transporte» («BOE» 30-10-90)	18.2
OM 27-9-91. «Placas de matrícula de vehículos del Parque Móvil de la Dirección General de la Guardia Civil y Agrupación de Tráfico» («BOE» 12-10-91)	49.1
OM 28-10-91. «Modifica las de 10 de julio de 1984 y 27 de diciembre de 1985 sobre homologación de tipo de ciclomotores» («BOE» 13-11-91)	1.1 -3 -4 -21.1
OM 6-7-93. «Modifica el Anexo del Real Decreto 2312/85, de 24 de septiembre, por el que se aprueban las normas de homologación, ensayo e inspección del acondicionamiento térmico de los vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas» («BOE» 20-7-93)	12.9
OM 28-12-93. «Modifica las Órdenes ministeriales de 10 de julio de 1984 y 27 de diciembre de 1985, sobre homologación de ciclomotores» («BOE» 31-12-93)	1.1 -3 -4 -21.1
OM 26-7-94. «Regula los ficheros con datos de carácter personal gestionados por el Ministerio de Justicia e Interior» («BOE» 27-7-94)	2
OM 30-12-94. «Modifica la de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas» («BOE» 24-1-95)	12.9
OM 9-3-95. «Modifica la Orden ministerial de 10 de julio de 1984, sobre homologación de ciclomotores» («BOE» 22-3-95)	1.1 -3 -4 -21.1

Reglamentación	Artículos afectados
OM 25-4-95. «Regula el control metrológico de los manómetros de uso público para neumáticos de los vehículos automóviles en sus fases de verificación después de reparación o modificación y verificación periódica» («BOE» 19-5-95)	12.5.1
OM 16-1-96. «Regula el control metrológico del Estado sobre manómetros electrónicos de uso público para neumáticos de vehículos automóviles» («BOE» 30-1-96)	12.5.1
OM 7-2-96. «Modifica los anexos A y B del Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera (TPC) aprobado por el Real Decreto 74/92, de 31 de enero» («BOE» 20-2-96)	12.9 -18.2
OM 16-10-96. «Modifica la Orden de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayo e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas» («BOE» 5-11-96)	12.9
OM 13-11-96. «Establece las normas para la inspección técnica de vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas» («BOE» 20-11-96)	10
Anuncio 19-2-96. «Enmiendas a los Anexos I y II del Acuerdo de 1 de septiembre de 1970, sobre Transporte Internacional de Mercancías Perecederas» («BOE» 6-3-96)	12.9

ANEXO II

DEFINICIONES Y CATEGORÍAS DE LOS VEHÍCULOS

A. Definiciones

A efectos de este Reglamento, se considerarán las siguientes definiciones:

Vehículo	Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de La Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial.
Vehículo de tracción animal	Vehículo arrastrado por animales.
Ciclo	Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
Bicicleta	Ciclo de dos ruedas.
Bicicleta de pedales con pedaleo asistido	Bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.
Vehículo a motor	Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.
Ciclomotor	Tienen la consideración de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:
Ciclomotor de dos ruedas	Vehículo de dos ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm3, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
Ciclomotor de tres ruedas	Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm3, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
Cuatriciclo ligero	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e.
Cuatriciclo pesado	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e.
Ciclo de motor	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.
Vehículo de movilidad personal	Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.
Tranvía	Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía.

Vehículo para personas de movilidad reducida	Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kg, y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equiparará a los ciclomotores de tres ruedas.
Automóvil	Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.
Motocicleta	Tienen la consideración de motocicletas los automóviles que se definen en los dos epígrafes siguientes:
Motocicletas de dos ruedas	Vehículos de dos ruedas sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm3, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
Motocicletas con sidecar	Vehículos de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm3, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
Vehículo de tres ruedas	Automóvil de tres ruedas simétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm3, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
Turismo	Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.
Autobús o autocar	Automóvil que tenga más de 9 plazas incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.
Autobús o autocar articulado	Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí. La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.
Autobús o autocar de dos pisos	Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.
Camión	Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.
Furgón/Furgoneta	Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.
Tractocamión	Automávil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque.
Remolque	Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.
Remolque de enganche o remolque completo	Remolque de, al menos, dos ejes y un eje de dirección como mínimo, provisto de un dispositivo de remolque que puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque), que no transmita al vehículo de tracción una carga significativa (menos de 100 kg.)
Remolque con eje central	Remolque provisto de un dispositivo de enganche que no puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque) y cuyo(s) eje(s) esté(n) situado(s) próximo(s) al centro de gravedad del vehículo (cuando la carga esté repartida uniformemente) de forma que sólo se transmita al vehículo de tracción una pequeña carga estática vertical.
Semirremolque	Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.
Caravana	Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehiculo se encuentra estacionado.
Vehículo articulado	Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.
Tren de carretera	Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.
Conjunto de vehículos	Un tren de carretera, o un vehículo articulado.
Vehículo acondicionado	Cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm., como mínimo.
Derivado de turismo	Automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.
Vehículo mixto adaptable	Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

Autocaravana	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
Vehículos todo terreno	Cualquier vehículo automóvil se considerará Todo Terreno si cumple las definiciones que indica la Directiva 92/53 en su anexo II punto 4.
Vehículo especial	Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas en este Reglamento o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.
Tractor agrícola	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.
Motocultor	Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.
Tractocarro	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.
Máquina agrícola automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.
Portador	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.
Máquina agrícola remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación de terreno o laboreo, que, además, no se consideran vehículos a los efectos de este Reglamento, así como también el resto de maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kg. de masa.
Remolque agrícola	Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluyen en esta definición a los semirremolques agrícolas.
Tractor de obras	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehiculos de obras.
Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de obras o una máquina de obras automotriz.
Tractor de servicios	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.
Máquina de servicios automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de servicios o una máquina de servicios automotriz.
Tren turístico	Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.
QUAD-ATV	Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en las Directivas europeas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas, y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas.
Pick-up	Vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.
Vehículo eléctrico (EV)	Vehículo propulsado al menos por uno o más motores eléctricos.
Vehículo eléctrico de baterías (BEV)	Vehículo eléctrico que utiliza como sistemas de almacenamiento de energía de propulsión exclusivamente baterías eléctricas recargables desde una fuente de energía eléctrica exterior. No se excluye la posibilidad de incluir, además, un sistema de frenado regenerativo que cargue las baterías durante las retenciones y frenadas.

Vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV)	Vehículo eléctrico que, reuniendo todas las condiciones de un vehículo eléctrico de baterías, incorpora además un motor de combustión interna.
Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV)	Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.
Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV)	Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.
Vehículo híbrido (HV)	Vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.
Vehículo eléctrico híbrido (HEV)	Vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos.
Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV)	Vehículo eléctrico híbrido, provisto de baterías que pueden ser recargadas de una fuente de energía eléctrica exterior, que a voluntad puede ser propulsado sólo por su(s) motor(es) eléctrico(s).
Vehículo de hidrógeno (HICEV)	Vehículo propulsado por motor(es) de combustión de hidrógeno.
Vehículo de uso compartido	Vehículo destinado al alquiler sin conductor dedicado a su uso concatenado e intensivo por un número indeterminado de usuarios dentro de una zona de servicio delimitada. Estará disponible, en cualquier momento, para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles. No se considerarán incluidos en esta definición aquellos vehículos destinados al alquiler sin conductor que no se dediquen exclusivamente a esa modalidad de alquiler.

B. Clasificación por criterios de construcción

(primer grupo de cifras)

01 Vehículo de tracción animal	Vehículo arrastrado por animales.
02 Bicicleta	Es el ciclo de dos ruedas.
03 Ciclomotor	Vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm3, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm3 para los motores de combustión interna, o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw para los demás tipos de motores.
04 Motocicleta	Automóvil de dos ruedas o con sidecar
05 Motocarro	Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.
06 Automóvil de tres ruedas	Vehículo de tres ruedas y cuatriciclos.
10 Turismo	Automóvil distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta 9 plazas, incluido el conductor.
11 Autobús o autocar MMA ≤3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.
12 Autobús o autocar MMA > 3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza excede de 3.500 kg.
13 Autobús o autocar articulado	El compuesto por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica.
14 Autobús o autocar mixto	El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.
15 Trolebús	Automóvil destinado a transporte de personas con capacidad para 10, o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.
16 Autobús o autocar de dos pisos	Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.
17 Pick-up	Vehículo cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único y cuya altura no sea superior a 2 m.
20 Camión MMA ≤3.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.

21 Camión 3.500 kg. < MMA ≤ 12.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada es superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
22 Camión MMA > 12.000 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza sea superior a 12.000 kg.
23 Tracto-camión	Automóvil para realizar principalmente el arrastre de un semirremolque.
24 Furgón/furgoneta MMA ≤ 3.500 kg.	Automóvil destinado al transpone de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.
25 Furgón 3.500 kg. < MMA ≤ 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
26 Furgón MMA > 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.
30 Derivado de turismo	Vehículo automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.
31 Vehículo mixto adaptable	Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.
32 Auto-caravana MMA ≤ 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
33 Auto-caravana MMA > 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
40 Remolque y semirremolque ligero MMA ≤ 750 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
41 Remolque y semirremolque 750 kg. < MMA ≤ 3.500 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, e igual o inferior a 3.500 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
42 Remolque y semirremolque 3.500 kg. < MMA ≤ 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
43 Remolque y semirremolque MMA > 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada exceda de 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
50 Tractor agrícola	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.
51 Motocultor	Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden también ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un aparato o bastidor auxiliar con ruedas.
52 Portador	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.
53 Tractocarro	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.
54 Remolque agrícola	Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluyen en esta definición a los semirremolques agrícolas.
55 Máquina agrícola automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.
56 Máquina agrícola remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas, y que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación de terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos a los efectos de este Reglamento, así como también el resto de maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kg de masa.
60 Tractor de obras	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.
61 Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
62 Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.

63 Tractor de servicios	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.
64 Máquina de servicios auto-motriz	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
65 Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial, concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
66 QUAD-ATV	Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en las Directivas europeas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas, y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas.
70 Militares.	
80 Tren turístico	Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.

C. Clasificación por criterios de utilización

(segundo grupo de cifras)

00 Sin especificar	(Instrucción: se aplicará esta clave cuando el elemento a clasificar no esté encuadrado en ninguna de las clasificaciones siguientes).
01 Personas de movilidad reducida	Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona con algún defecto o incapacidad físicos.
02 Familiar	Versión de un tipo de turismo en el que se ha aumentado el volumen destinado al equipaje con el fin de aumentar su capacidad o colocar una tercera fila de asientos.
03 Escolar	Vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.
04 Escolar no exclusivo	Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.
05 Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción.
06 Urbano	Vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de a pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas.
07 Corto recorrido	Vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; estos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de a pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos en el pasillo de circulación.
08 Largo recorrido	Vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos vehículos están acondicionados en forma que se asegura la comodidad de los viajeros sentados, y no transportan viajeros de pie.
09 Derivado de camión	Versión de un camión especialmente equipado para el transporte de personas hasta, un máximo de nueve, incluido el conductor.
10 Plataforma	Vehículo destinado al transporte de mercancías sobre una superficie plana sin protecciones laterales.
11 Caja abierta	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo abierto por la parte superior. Los laterales podrán ser abatibles o fijos.
12 Porta-contenedores	Vehículo construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de éstos.
13 Jaula	Vehículo especialmente adaptado para el transporte de animales vivos.
14 Botellero	Vehículo especialmente adaptado para transporte de botellas o bombonas.
15 Porta-vehículos	Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.
16 Silo	Vehículo concebido especialmente para el transporte de materias sólidas, pulverulentas o granulosas en depósito cerrado y con o sin medios auxiliares para su carga o descarga.
17 Basculante	Vehículo provisto de mecanismo que permitan llevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera.
18 Dumper	Camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno.
19 Batería de recipientes	Vehículo destinado al transporte de carga en un grupo de recipientes fijos con sistema de conexión entre ellos (ver ADR).

20 Caja cerrada	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado.
21 Capitoné	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado, acolchado o adaptado especialmente en su interior.
22 Blindado	Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente mediante un blindaje.
23 Isotermo	Vehículo cuya caja está construida con paredes aislantes, con inclusión de puertas, piso y techo, las cuales permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja.
24 Refrigerante	Vehículo isotermo que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla.
25 Frigorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
26 Calorífico	Vehiculo isotermo provisto de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después a un valor prácticamente constante.
27 Cisterna	Vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados.
28 Cisterna isoterma	Cisterna construida con paredes aislantes que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior.
29 Cisterna refrigerante	Cisterna isoterma que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla.
30 Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
31 Cisterna calorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después a un valor prácticamente constante
32 Góndola	Vehículo cuya plataforma de carga tiene una altura muy reducida.
33 Todo terreno	Automóvil dotado de tracción a dos o más ejes, especialmente dispuesto para circulación en terrenos difíciles, con transporte simultáneo de personas y mercancías, pudiéndose sustituir la carga, eventualmerte, parcial o totalmente, por personas, mediante la adición de asientos, especialmente diseñados para tal fin.
40 Taxi	Turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro.
41 Alquiler	Automóvil destinado al servicio público sin licencia municipal.
42 Autoturismo	Turismo destinado al servicio público de viajeros con licencia municipal, excluido el taxi.
43 Ambulancia	Automóvil acondicionado para el transporte idóneo de personas enfermas o accidentadas.
44 Servicio médico	Vehículo acondicionado para funciones sanitarias (análisis, radioscopia, urgencias, etc.)
45 Funerario	Vehículo especialmente acondicionado para el transporte de cadáveres.
46 Bomberos	Vehículo destinado al Servicio de los Cuerpos de Bomberos.
47 RTV	Vehículo especialmente acondicionado para emisoras de radio y/o televisión.
48 Vivienda	Vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.
49 Taller o laboratorio	Vehículo acondicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permiten efectuar reparaciones.
50 Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.
51 Tienda	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para la venta de artículos.
52 Exposición u oficinas	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para su uso como exposición u oficinas.
53 Grúa de arrastre	Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.
54 Grúa de elevación	Vehículo provisto de dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas. (No incluye los vehículos con dispositivos de autocarga).
55 Basurero	Vehículo especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos.
56 Hormigonera	Vehículo especialmente construido para el transporte de los elementos constitutivos del hormigón, pudiendo efectuar su mezcla durante el transporte.
58 Vehículo para ferias	Vehículos adaptados para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes
59 Estación transformadora móvil	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
60 Extractor de fangos	Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y alcantarillas.

61 Autobomba	Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.
62 Grupo electrógeno	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
63 Compresor	Vehículo destinado a producir aire comprimido y transmitirlo a diversas herramientas o a locales con ambiente enrarecido.
64 Carretilla transportadora elevadora	Vehículo provisto de pequeña grúa u horquilla-plataforma para transportar o elevar pequeñas cargas en recorridos generalmente cortos.
65 Barredora	Vehículo para barrer carreteras y calles de poblaciones.
66 Bomba de hormigonar	Vehículo autobomba especialmente diseñado para movimiento de hormigón fluido.
67 Perforadora	Vehículo destinado a realizar perforaciones profundas en la tierra.
68 Excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
69 Retro-excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque hacia la máquina, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
70 Cargadora	Vehículo especialmente diseñado para el desmonte del terreno y para la recogida de materiales sueltos, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura no giratoria en plano horizontal.
71 Cargadora retro-excavadora	Vehículo provisto de cuchara cargadora en su parte delantera y de otra retroexcavadora en su parte posterior.
72 Traílla	Vehículo que arranca, recoge, traslada y extiende tierras. Si es autopropulsado, es mototraílla.
73 Niveladora	Vehículo que se utiliza para configurar toda clase de perfiles y extender el material arrancado o depositado. Si es autopropulsado, es motoniveladora.
74 Compactador vibratorio	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales mediante su peso y vibración.
75 Compactador estatico	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales exclusivamente mediante su peso.
76 Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diversos pavimentos betún asfáltico fluidificado.
77 Pintabandas	Vehículo usado para realizar líneas de señalizaciones y prescripciones en el suelo.
78 Quitanieves	Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.

D. Servicio al que se destinan los vehículos

A efectos del servicio al que se destinan los vehículos, que se anota en el permiso de circulación, los vehículos se clasifican con un código alfanumérico de tres caracteres, indicativo de dicho servicio, del siguiente modo:

Carácter primero, constituido por una letra:

A. Servicio público: El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración.

B. Servicio particular: El vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular.

Caracteres segundo y tercero, constituidos por dos cifras:

00. Sin especificar: El vehículo no ejerce ninguno de los otros servicios relacionados a continuación.

01. Alquiler sin conductor: vehículo destinado a ser arrendado sin conductor.

02. Alquiler con conductor (autoturismo): vehículo destinado al transporte de personas y equipajes con conductor.

03. Aprendizaje de la conducción: vehículo destinado al ejercicio de la enseñanza de la conducción y la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción.

04. Taxi: vehículo adscrito al servicio público de viajeros en vehículo turismo.

05. Vehículo de auxilio en vías públicas: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje. Quedan fuera de esta definición los vehículos dedicados a labores de conservación y mantenimiento de la vía, así como los vehículos pertenecientes a Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de emergencia y de las Fuerzas Armadas.

06. Agrícola: vehículo destinado a realizar labores agrícolas.

07. Ambulancia: vehículo destinado a realizar transporte de personas enfermas o accidentadas.

08. Funerario: vehículo destinado a realizar transporte de cadáveres.

09. Obras: vehículo destinado a la realización de tareas en trabajos de construcción.

10. Mercancías peligrosas: vehículo destinado al transporte de materias peligrosas, aunque no se realice con carácter exclusivo.

11. Basurero: vehículo destinado al transporte de residuos.

12. Transporte escolar: vehículo destinado al transporte escolar y de menores, aunque no se realice con carácter exclusivo.

13. Policía: vehículo destinado a los servicios de policía, que se presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

14. Bomberos: vehículo destinado a ser utilizado por los bomberos para la extinción de incendios.

15. Protección civil y salvamento: vehículo destinado a realizar servicios de protección civil y salvamento.

16. Defensa: vehículo adscrito al Ministerio de Defensa.

17. Vivienda: vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.

18. Actividad económica: automóvil con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de mercancías, cuya masa máxima autorizada es igual o inferior a 3.500 kg, que está afectado significativamente a una actividad económica de acuerdo con la normativa tributaria.

19. Recreativo: vehículo destinado específicamente al ocio.

20. Mercancías perecederas: vehículo destinado al transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada, aunque no se realice con carácter exclusivo.

21. Vehículo para ferias: vehículo adaptado para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.

E. Clasificación de los vehículos por su potencial contaminante

1. Todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos será clasificado en el mismo en relación a su nivel de emisiones y combustible empleado, de conformidad con las categorías creadas en el presente anexo. Asimismo, aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente.

2. Categorías de clasificación ambiental:

a) Vehículos 0 emisiones:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo de hidrógeno (HICEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC) o vehículos de pila de combustible.

b) Vehículos ECO:

Vehículos M1 y N1, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC), vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía <40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC) y vehículos híbridos no enchufables (HEV).

c) Vehículos C:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 4 y Euro 3.

d) Vehículos B:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o 5/V.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 2.

e) Vehículos A:

Todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B.

ANEXO III

ESPEJOS RETROVISORES

1. Definiciones

A efectos de este Reglamento, se entiende por:

Retrovisor: dispositivo que tiene por finalidad permitir, en el campo de visión definido en la reglamentación vigente que se recoge en el anexo 1, una visibilidad clara hacia atrás y hacia los lados del vehículo, exceptuándose los dispositivos complejos tales como los periscopios.

Retrovisor interior: retrovisor que se destina a ser instalado en el interior del habitáculo.

Retrovisor exterior: retrovisor que se destina a ser montado sobre un elemento de la superficie exterior del habitáculo.

Clase de retrovisor: el conjunto de los dispositivos que poseen una o varias caracteristicas o funciones comunes.

Se clasifican como sigue:

Clase I: retrovisor interior con el campo de visión que se especifica en la reglamentación vigente.

Clase II y III: retrovisores exteriores principales con el campo de visión que se especifica en la reglamentación vigente. La clase II está destinada a las categorías de vehículos M2, M3, N2, N3, tractores agrícolas y demás vehículos especiales. La clase III está destinada a las categorías de vehiculos M1 y N1.

Clase IV: retrovisores exteriores gran angular con el campo de visión que se especifica en la reglamentación vigente.

Clase V: retrovisores exteriores de proximidad con el campo de visión que se especifica en la reglamentación vigente.

Clase L: retrovisores exteriores principales con el campo de visión que se especifica en la reglamentación vigente. La clase L está destinada a las categorías de vehículos siguientes: ciclomotores de dos y tres ruedas, motocicletas, motocicletas con sidecar, vehículos de tres ruedas y cuatriciclos.

2. Retrovisores para vehículos de categorías M y N

Para los vehículos de las categorías M y N, los campos de visión especificados en la reglamentación vigente se proveerán con el número mínimo de retrovisores obligatorios y con el número máximo de retrovisores opcionales que se indica en la tabla siguiente:

Categoría del vehículo	Retrovisores interiores	Retrovisores exteriores			
		Retrovisores principales		Retrovisor gran angular	Retrovisor de proximidad
	Clase I	Clase II	Clase III	Clase IV	Clase V
M1	1 oblig. (1)	1 opcional	1 izq. oblig. (1 dcha.opcional)	–	–
M2	–	2 oblig. (1 a la izq. y 1 a la dcha.)	–	1 opcional	1 opcional (2)
M3	–	2 oblig. (1 a la izq. y 1 a la dcha.)	–	1 opcional	1 opcional (2)
N1	1 oblig. (1)	–	1 izq. oblig. (1 dcha.opcional)	–	–
N2 ≤7,5 ton.	1 opcional	2 oblig. (1 a la izq. y 1 a la dcha.)	–	1 opcional (3)	1 opcional (2)
N2 >7,5 ton.	1 opcional	2 oblig. (1 a la izq. y 1 a la dcha.)	–	1 oblig.	1 oblig. (2)
N3	1 opcional	2 oblig. (1 a la izq. y 1 a la dcha.)	–	1 oblig.	1 oblig. (2)

(1) Cuando el retrovisor no permita la visión de una parte de la carretera plana y horizontal desde el horizonte hasta una distancia de 60 m por detrás y en una anchura de 20 m, éste será opcional y deberá colocarse un segundo retrovisor exterior en el lado derecho

(2) Los retrovisores de la Clase V deben estar a más de 2 m del suelo, en todas las posiciones de regulación, incluidos todos sus puntos de regulación y amarres, cuando el vehículo esté cargado con toda su carga permisible. Caso de no poderse cumplir esta prescripción, estará prohibida su instalación.

(3) Los vehículos que lleven un retrovisor obligatorio de clase II que no sea convexo deberán llevar además obligatoriamente un retrovisor de la Clase IV en el mismo lado.

3. Retrovisores para vehículos ciclomotores, ciclomotores con tres ruedas, motocicletas, motocicletas con sidecar, vehículos de tres ruedas o cuatriciclos

Para los vehículos mencionados, los campos de visión especificados en la reglamentación vigente se proveerán con el número mínimo de retrovisores obligatorios y con el número máximo de retrovisores opcionales que se indica en la tabla siguiente:

Categoría del vehículo	Observaciones	Retrovisores interiores	Retrovisores exteriores	
			Izquierdo	Derecho
		Clase I	Clase L	Clase L
Ciclomotores de dos ruedas			1 oblig.	1 optativo
Ciclomotores de tres ruedasy cuatriciclosligeros	Si están equipados de carrocería que cubra total o parcialmente al conductor	1 oblig. (1)	1 oblig.	1 optativo
Ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclosligeros	Si NO están equipados de carrocería que cubra total o parcialmente al conductor		1 oblig.	1 optativo
Motocicletas	Si la velocidad máxima es menor o igual de 100 Km/h		1 oblig.	1 optativo
Motocicletas	Si la velocidad máxima es mayor de 100 Km/h		1 oblig.	1 oblig.
Motocicletas	Si la velocidad máxima es menor o igual de 100 Km/h		1 oblig.	1 optativo
Motocicletas	Si la velocidad máxima es mayor de 100 Km/h		1 oblig.	1 oblig.
Vehículos de tres ruedasy cuatriciclos	Si están equipados de carrocería que cubra total o parcialmente al conductor	1 oblig. (1)	1 oblig.	1 optativo
Vehículos de tres ruedasy cuatriciclos	Si NO están equipados de carrocería que cubra total o parcialmente al conductor		1 oblig.	1 oblig.

(1) No se exigirá el retrovisor interior cuando no sea posible cumplir los requisitos de visibilidad establecidos en la reglamentación vigente. En tal caso será obligatorio el retrovisor exterior de la derecha.

4. Retrovisores para los vehículos especiales, incluidos los agrícolas

Para los vehículos especiales, incluidos los agrícolas, los campos de visión especificados en la reglamentación vigente se proveerán con el número mínimo de retrovisores obligatorios y con el número máximo de retrovisores opcionales que se indica en la tabla siguiente:

Categoría del vehículo	Retrovisores interiores	Retrovisores exteriores	
		Izquierdo	Derecho
	Clase I	Clase II	Clase II
Tractor agrícola	1 optativo (2)	1 oblig.	1 optativo
Motocultor		1 oblig. (1)	1 optativo
Tractocarro	1 optativo (2)	1 oblig.	1 optativo
Maquinaria agrícola automotriz	1 optativo (2)	1 oblig	1 optativo
Portador	1 optativo (2)	1 oblig.	1 optativo
Tractor de obras o de servicios	1 optativo (2)	1 oblig.	1 optativo
Máquina automotriz de obras o de servicios	1 optativo (2)	1 oblig.	1 optativo
Portador de obras o de servicios	1 optativo (2)	1 oblig.	1 optativo

(1) No es exigible cuando circulen solos o únicamente arrastren aperos.

(2) Cuando dispone de cabina.

ANEXO IV

PROTECCIÓN TRASERA

1. Todo vehículo debe estar construido y/o equipado de manera que ofrezca en todo su ancho una protección eficaz contra el empotramiento de los vehículos de las categorías M1 y N1 que choquen en su parte trasera.

2. Según la categoría del vehículo, se considerará que esta protección es eficaz:

2.1 Para los vehículos de categorías N2, N3, O3 u O4:

2.1.1 Cuando el vehículo esté equipado con un dispositivo de protección trasera contra el empotramiento que responda, en dimensiones y resistencia a la deformación a lo establecido en la reglamentación vigente recogida en el anexo I, o bien:

2.1.2 Cuando la forma y características de la parte trasera del vehículo responda, en dimensiones y resistencia a la deformación a lo establecido en la reglamentación vigente recogida en el anexo I.

2.2 Para vehículos de las categorías M1, M2, M3, N1, O1 y O2:

2.2.1 Cuando la forma de la parte trasera del vehículo se adapte a lo establecido en la reglamentación recogida en el anexo I, o cuando la altura debajo de la parte posterior del vehículo en vacío no sobrepase de 550 mm, en un ancho que no deberá ser inferior en más de 100 mm de cada lado al del eje trasero (sin tener en cuenta la deformación de los neumáticos en la proximidad del suelo).

O bien:

2.2.2 Cuando se cumpla lo indicado en el apartado 2.1.1.

3. Quedan exentos de lo anterior, en lo referente a protección trasera contra el empotramiento:

3.1 Tractocamiones para semirremolques.

3.2 Remolques destinados al transporte de madera sin desbastar o de piezas de gran longitud.

3.3 Vehículos en los cuales la existencia de una protección trasera contra el empotramiento sea incompatible con la utilización (haciéndose constar en su documentación).

3.4 Los tractores agrícolas, remolques agrícolas, y resto de maquinaria agrícola.

ANEXO V

CÁLCULO DE LA POTENCIA FISCAL

El cálculo de la potencia fiscal de los motores de vehículos de motor, expresado en caballos de vapor fiscales (CVF), se efectuará aplicando las fórmulas siguientes:

a) Para los motores de explosión o de combustión interna de cuatro tiempos:

$$CVF = 0{,}08 \bullet (0{,}785 \bullet D^2 \bullet R)^{0{,}6} \bullet N \quad (1)$$

b) Para los motores de explosión o de combustión interna de dos tiempos:

$$CVF = 0{,}11 \bullet (0{,}785 \bullet D^2 \bullet R)^{0{,}6} \bullet N \quad (2)$$

En las fórmulas (1) y (2) se representa por:

D = el diámetro del cilindro en centímetros.
R = el recorrido del pistón en centímetros.
N = el número de cilindros de que consta el motor.

c) Para los motores de explosión rotativos

$$CVF = PE / 5{,}152 \quad (3)$$

d) Para los motores eléctricos:

$$CVF = PE / 5{,}152 \quad (4)$$

La potencia efectiva Pe que se utiliza en las fórmulas (3) y (4), expresada en kilovatios (kw), será la que determine el Laboratorio Oficial que el Ministerio de Industria y Energía designe aplicando los métodos de ensayo que dicho Ministerio establezca.

En cualquier caso, la potencia fiscal del motor a consignar en la tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características del vehículo, será la que resulte de aplicar la fórmula correspondiente, según el tipo del motor, expresada con dos cifras decimales aproximada por defecto.

ANEXO VI

DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN Y ASEGURAMIENTO DE LA CARGA EN VEHÍCULOS QUE PUEDAN TRANSPORTAR SIMULTÁNEAMENTE PERSONAS Y CARGA EN UN MISMO HABITÁCULO

1. Objeto y campo de aplicación

1.1 El presente Anexo tiene por objeto establecer los requisitos mínimos que han de cumplir los distintos dispositivos de protección contra un desplazamiento eventual de la carga así como los ensayos que han de efectuarse para determinar su idoneidad en el aseguramiento de la carga. Las disposiciones aquí indicadas se aplicarán a los dispositivos de protección contra un desplazamiento eventual de la carga y de aseguramiento de la misma, a instalar en vehículos cuyo plano de carga esté directamente limitado por una fila de asientos.

2. Definiciones

A efectos del presente Anexo se entiende por:

2.1 Anclajes para dispositivos de amarre o simplemente, puntos de amarre.

Son aquellos puntos de fijación en el vehículo (por ejemplo: anillas, ganchos, refuerzos roscados, etc.) que sirven para la fijación de dispositivos de amarre.

2.2 Dispositivo de amarre.

Son aquellos dispositivos que permiten asegurar la carga en el vehículo (cintas, cables, etc.) y que su instalación dependerá del tipo de carga que manipule el usuario.

2.3 Preinstalación o anclajes o fijaciones para los dispositivos de retención.

Son aquellos puntos de fijación en el vehículo (refuerzos roscados, anillas, ganchos, remaches, etc.) que sirven para la fijación de los dispositivos de retención.

2.4 Dispositivo de retención.

Es aquel dispositivo (por ejemplo: red, reja, barras) que está situado detrás de los asientos que limitan directamente con el plano de carga y que separa total o parcialmente la zona de pasajeros del espacio de carga para proteger a los pasajeros de un desplazamiento eventual de la carga.

El asiento asumirá parcialmente la función de retención cuando el dispositivo de retención asegure únicamente la zona situada por encima del mismo.

3. Requisitos

Requisitos mínimos a cumplir:

	VEHÍCULO MIXTO ADAPTABLE (31) DERIVADO DE TURISMO (30)		FURGÓN (24) FURGONETA (24)	Ensayos
Amarres	Con puntos de amarre	Sin puntos de amarre	Puntos de amarre opcionales	4.1
Preinstalación o anclajes para disp. de retención	Opción FAB	Oblig. FAB	Oblig. FAB	4.2
Dispositivos de Retención (Pared div.) parcial total	Opción FAB y Opción Usuario	Opción FAB y Oblig.Usuario	Opción FAB y Obligatorio Usuario	parc. 4.3 tot. 4.4

3.1 Anclajes para dispositivos de amarre o simplemente puntos de amarre de la carga.

3.1.1 Los vehículos deberán estar equipados en el espacio destinado a la carga con por lo menos 4 puntos de amarre. Los puntos de amarre deberán colocarse de dos en dos a lo largo de ambos costados de la superficie de carga. Cuando la longitud del espacio destinado a la carga sea inferior a 700 mm, serán suficientes dos puntos de amarre.

A efectos de lo señalado en el párrafo anterior, la longitud del espacio destinado a la carga se medirá situando éste en su posición más retrasada y con el respaldo inclinado hacia atrás 14° sobre la vertical. La longitud del espacio destinado a la carga se medirá, en las condiciones citadas anteriormente, sobre la intersección del plano longitudinal que contiene el eje longitudinal medio del asiento del conductor, con el plano horizontal situado 200 mm. por encima de la plataforma de carga.

3.1.2 La distancia al contorno exterior del plano de carga deberá ser lo más corta posible.

La distancia longitudinal entre dos puntos de amarre contiguos no deberá ser superior a 1,2 m. Si hay razones técnicas que lo justifiquen, esta distancia podrá ampliarse a 1,5 m.

3.1.3 Los puntos de amarre deberán soportar durante al menos 3 minutos las fuerzas del ensayo realizado según el apartado 4.1. Se admiten deformaciones permanentes siempre y cuando se mantenga la función de punto de amarre.

3.1.4 Si el punto de amarre se compone de una anilla, el diámetro interior útil deberá ser ≥20 mm. Si se utilizan anillas de menor diámetro útil, el fabricante deberá aportar los elementos de unión apropiados.

3.1.5 Si el punto de amarre se compone de una unión por rosca, el fabricante deberá aportar los elementos de unión apropiados.

3.2 Anclajes o fijaciones para dispositivos de retención.

3.2.1 Los vehículos N1 destinados al transporte de mercancías deben estar provistos en el plano vertical transversal tras el respaldo que limita con el plano de carga, de un número suficiente de anclajes para fijar el dispositivo de retención de manera que cumplan durante al

menos 10 segundos con el ensayo establecido en el apartado 4.2. Los vehículos que incorporen en origen un dispositivo de retención deberán cumplir únicamente con los ensayos del apartado 4.3 ó 4.4.

3.2.2 Los puntos de anclaje o fijaciones deben distribuirse convenientemente a lo largo del contorno del plano vertical transversal que separa el espacio destinado a la carga del de pasajeros.

3.2.3 El fabricante deberá indicar los elementos de unión apropiados para el anclaje o la fijación cuando no se incorpore el dispositivo de retención.

3.3 Dispositivos de retención.

3.3.1 Dispositivos de retención parcial:

Los vehículos mixtos adaptables opcionalmente podrán instalar un dispositivo de retención que proteja a los pasajeros de un desplazamiento eventual de la carga en la zona situada por encima del respaldo.

En los dispositivos de retención flexibles la deformación máxima hacía adelante producida por el elemento de prueba no deberá sobrepasar los 300 mm. medidos desde el plano transversal vertical al eje longitudinal del vehículo que pasa por el borde posterior del respaldo en su posición de construcción. En el caso de dispositivos de retención rígidos se permitirán deformaciones justo hasta la aparición de grietas en la superficie.

Las pruebas de los dispositivos de retención parcial destinados a vehículos equipados con apoyacabezas en los asientos posteriores deberán realizarse con los apoyacabezas montados.

3.3.2 Dispositivos de retención total:

3.3.2.1 Los vehículos N1 destinados al transporte de mercancías de cualquier longitud de plano de carga, opcionalmente podrán instalar un dispositivo de retención que proteja a los pasajeros en un área que en anchura cubra como mínimo 544 mm. por cada respaldo de asiento posterior y en altura desde el plano de carga al techo. La separación entre el dispositivo de retención y la carrocería no deberá exceder de 40 mm.

3.3.2.2 Durante la realización de la prueba descrita en el apartado 4.3, el elemento de prueba debe permanecer retenido en el área de la zona de protección.

3.3.2.3 Se permitirá una deformación permanente máxima de 300 mm., en el dispositivo de presión siempre y cuando esta deformación no genere aristas vivas capaces de producir lesiones a los ocupantes.

3.3.2.4 En el caso de dispositivos de protección de rejilla, malla o red, el entramado de éstas no dejará pasar una barra de prueba de 50 mm. × 10 mm.

4. Descripción de los ensayos

4.1 Puntos de amarre.

Se escogerá un punto de amarre arbitrariamente en el vehículo.

Se someterá el punto de amarre a una fuerza de tracción de 250 daN y en un ángulo de aplicación no superior a 15° con respecto a la vertical.

El punto de amarre debe soportar el esfuerzo especificado en el punto anterior durante al menos 3 minutos.

4.2 Anclajes para dispositivos de retención.

4.2.1 Elementos de prueba (figura 3).

Estará compuesto por una placa de forma rectangular de dimensiones iguales a 3/4 de la altura útil de carga × 2/3 de la anchura útil de carga × un espesor proporcional a la carga a aplicar, montada sobre rodamientos apoyados adecuadamente sobre el suelo de carga del vehículo para evitar fricción alguna y que permita la aplicación de una fuerza F: dicha placa se apoyará sobre la parte posterior de una mampara seleccionada por el fabricante del vehículo dentro del abanico de mamparas disponibles por éste.

4.2.2 La placa rectangular estará diseñada de forma que se pueda aplicar en su centro geométrico la fuerza F.

4.2.3 Procedimiento de ensayo.

Se deslizará y apoyará la placa sobre la mampara seleccionada y se aplicará sobre el centro geométrico de la placa una fuerza F durante 10 segundos en sentido longitudinal y horizontal hacia delante. La fuerza F ejercida se calculará según las fórmulas:

Fuerzas máximas de aplicación: 10.000 N y 5.000 N, respectivamente.

F= 0,6 × Q × 9.81 en el ensayo de anclajes para dispositivos de retención total.
F= 0,6 × Q/2 × 9.81 en el ensayo de anclajes para dispositivos de retención parcial.

siendo:

Q = carga útil del vehículo en Kg.
F = fuerza de compresión en N.

Después del ensayo se admitirán deformaciones permanentes de los anclajes siempre y cuando sigan cumpliendo con su función.

Alternativamente a este ensayo se pueden hacer los ensayos según los apartados 4.3 y 4.4.

4.3 Dispositivo de retención parcial (por encima del respaldo).

4.3.1 Prueba de carga por unidad de superficie.

a) Elemento de prueba.

Será un dispositivo tal que la superficie que haya de entrar en contacto con el dispositivo de retención parcial (objeto del ensayo) sea plana y de sección cuadrada de 50 mm. de lado, cuyas aristas no tengan un radio superior a 0,5 mm.

b) Procedimiento del ensayo (prueba de carga por unidad de superficie).

Un elemento de prueba tal y como está descrito en la letra a) anterior debe colocarse en cualquier punto del dispositivo de retención parcial.

Se ejercerá una fuerza de compresión F a través del extremo del elemento de prueba en sentido longitudinal y horizontal. En caso de que el dispositivo de retención esté compuesto por una rejilla, el elemento de prueba hará contacto en el punto de intersección que forma la rejilla.

La fuerza F ejercida se aplicará durante al menos 10 segundos y se calcula por medio de la siguiente fórmula.

$$F = 0.3 \times [Q – (68 \times n)] / 2 \times 9.81$$

siendo:

F = fuerza de compresión en N.
Q = carga útil del vehículo en Kg.
n = número de ocupantes del vehículo.

4.3.2 Prueba dinámica.

En alternativa a la prueba por unidad de superficie del apartado 4.3.1 los vehículos equipados con un dispositivo de retención parcial podrán ser sometidos al siguiente ensayo:

a) Elemento de prueba.

Cuerpo rígido resistente a la presión con centro de gravedad en el centro geométrico y con las siguientes características.

a.1) Dimensiones: Cubo de 300 mm. de longitud de arista.

Radio de aristas: 20 mm.
Peso: 18 kg.

a.2) Dimensiones: 500 × 350 × 125 mm.

Radio de aristas: 20 mm.
Peso: 10 kg.

b) Procedimiento de ensayo (ver figura 1, para disposición de los elementos de prueba).

El ensayo se realizará con el interior de una carrocería representativa del vehículo a ensayar, en la cual se han montado los asientos traseros (cojines y respaldo) con los elementos de fijación y bloqueo previstos por el fabricante del vehículo, así como el dispositivo de retención instalado de acuerdo con las instrucciones del fabricante del dispositivo y fijado con los elementos definidos por el fabricante del vehículo.

b.1) Se utilizarán dos elementos de prueba del descrito en la letra a.1) y se colocarán (ver figura 1) apoyados sobre el suelo del espacio de carga (sin ningún tipo de fijación). Los elementos de prueba se ubicarán en anchura simétricamente con respecto al eje longitudinal medio del vehículo de tal manera que dejen entre sí un hueco de 50 mm. y en longitud estén a una distancia de 200 mm. de la parte más saliente del respaldo del asiento.

b.2) El elemento de prueba descrito en la letra a.2) se apoyará sobre un fondo intermedio fijado sólidamente a la carrocería de tal manera que el centro de gravedad de dicho elemento de prueba esté situado centralmente entre el borde superior del respaldo (sin tener en cuenta los apoyacabezas) y el revestimiento interior del techo.

El elemento de prueba se colocará centrado con respecto al eje longitudinal central del vehículo y en posición apaisado, en contacto con el dispositivo de retención.

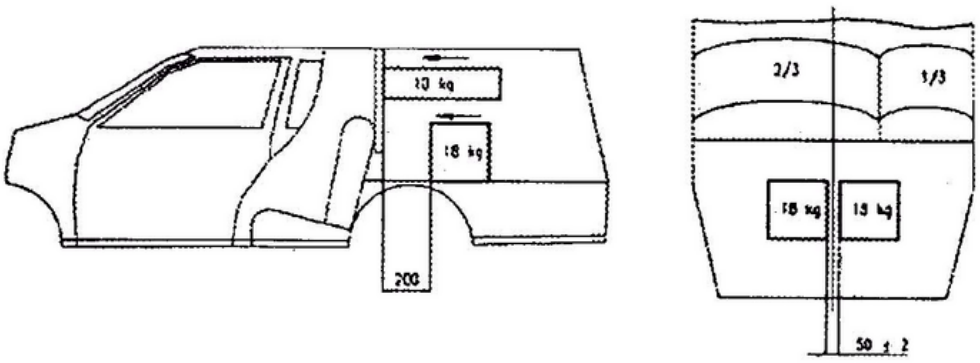


Figura 1

c) Prueba dinámica.

Una vez colocado el elemento de prueba sobre la carrocería a ensayar conforme a lo indicado en la letra b) se acelerará dicha carrocería sobre un carro de ensayo en sentido contrario al de marcha según se muestra en la figura 2. Este ensayo se corresponde con una velocidad de impacto del vehículo entre 30 y 32 Km/h.

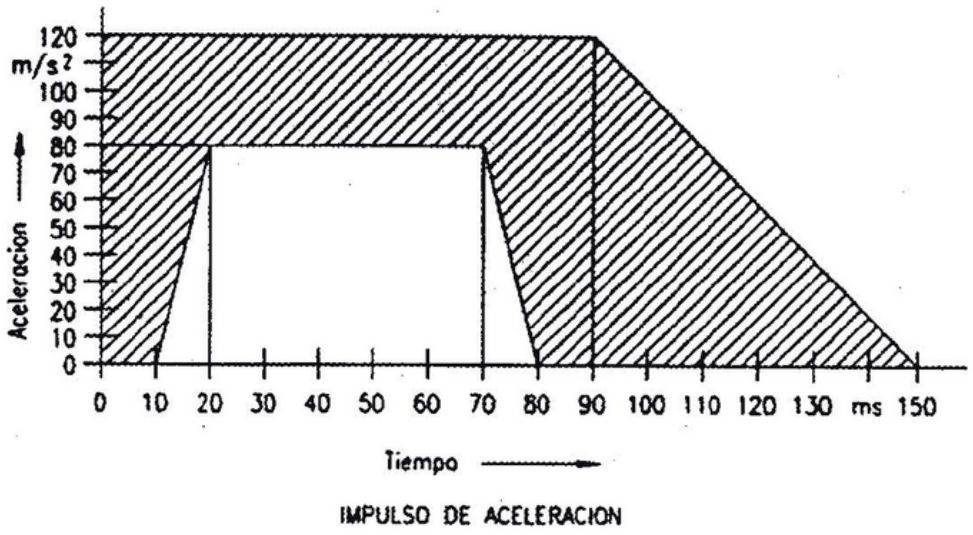


Figura 2

4.4 Dispositivo de retención total.

a) Elemento de prueba.

Es el mismo que se ha descrito en la letra a) del anterior apartado 4.3.

b) Procedimiento del ensayo (prueba de carga por unidad de superficie).

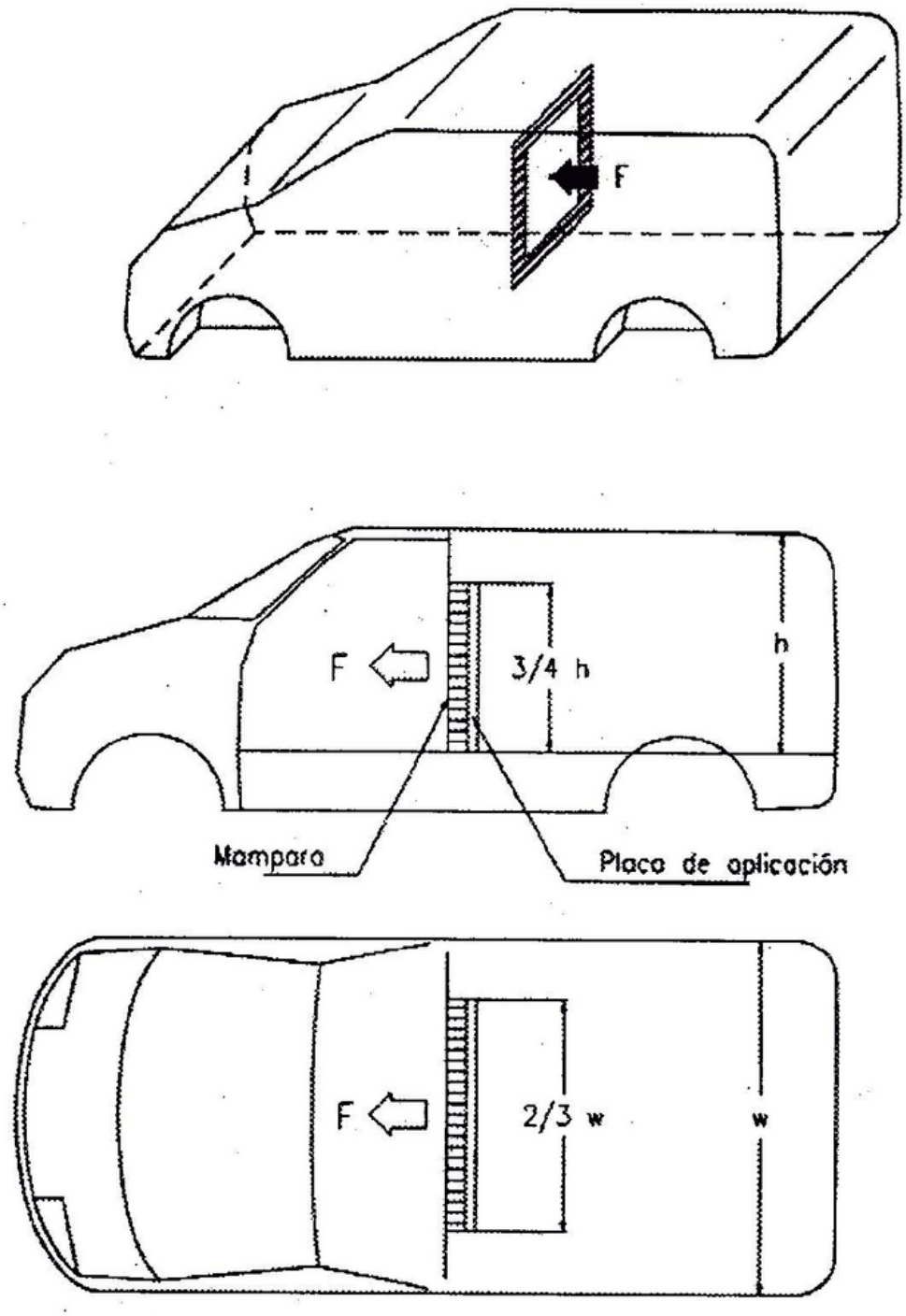
El mismo descrito en la letra b) del apartado anterior 4.3, y en las mismas condiciones de ejecución: siendo la fórmula para el cálculo de la fuerza F ejercida en este caso la siguiente:

$$F = 0.3 \times [Q – (68 \times n)] \times 9.81$$

siendo:

F = fuerza de compresión en N.
Q = carga útil del vehíulo en Kg.
n = número de ocupantes del vehículo.

Elemento de prueba para los anclajes de dispositivos de retención



3/4 h = Alto de la placa
2/3 w = ancho de la placa

Figura 3

ANEXO VII

NEUMÁTICOS

1. Dimensiones y características

Los vehículos deben estar equipados con neumáticos de las dimensiones y características previstas por el fabricante en la homologación del vehículo, o sus equivalentes, según lo dispuesto en la reglamentación vigente que les sea de aplicación recogida en el anexo I.

2. Profundidad mínima de dibujo

Los neumáticos de los vehículos comprendidos en las categorías M1, N1, O1 y O2 deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodamiento que, como mínimo, debe ser de 1,6 mm.

Deberá entenderse como ranuras principales las ranuras anchas situadas en la zona central de la banda de rodamiento que cubre cerca de las tres cuartas partes de la anchura de dicha banda.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del apartado anterior los vehículos históricos equipados originalmente con neumáticos o cubiertas de otros tipos que cuando eran nuevos tenían ranuras de una profundidad inferior a 1,6 mm., siempre que dichos vehículos estén equipados con los citados neumáticos, que se utilicen en condiciones excepcionales y que no se utilicen nunca o casi nunca en la vía pública.

3. Indicadores de desgaste

Los neumáticos homologados de acuerdo al Reglamento ECE n.° 30 o la Directiva 92/23/CEE que equipan vehículos de turismo y sus remolques deberán tener indicadores de desgaste. Dichos indicadores de desgaste sirven para señalar que las ranuras principales de la banda de rodamiento han alcanzado la profundidad mínima de dibujo indicada en el apartado 2.

4. Condiciones mínimas de utilización de los neumáticos

Los neumáticos, bien nuevos, bien recauchutados, que equipan los vehículos, deberán conservar siempre las inscripciones reglamentarias, y además no deben presentar ampollas, deformaciones anormales, roturas u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa o de la banda de rodamiento. Asimismo, no deben presentar cables al descubierto, grietas o síntomas de rotura o dislocación de la carcasa.

El resculturado no está permitido, excepto en aquellos neumáticos que equipen vehículos de más de 3,5 toneladas de peso máximo autorizado, y que vayan marcados con la palabra Regroovable o el símbolo □, según lo dispuesto en la reglamentación vigente que les sea de aplicación recogida en el anexo I.

5. Neumáticos especiales

Si los neumáticos presentasen clavos, como los usados en pavimento con hielo, éstos serán de cantos redondeados y no sobresaldrán de la superficie más de dos milímetros.

Si se utilizan neumáticos especiales de nieve, éstos irán marcados con la inscripción M + S, MS o M & S, y deberán tener una capacidad de velocidad, bien igual o superior a la velocidad máxima prevista para el vehículo, bien no inferior a 160 Km/h si la velocidad máxima del vehículo es superior a ésta.

6. Presión de inflado

La presión de inflado de los neumáticos deberá ser revisada regularmente, con manómetros de uso privado o público, debidamente homologados y verificados según la reglamentación vigente que les sea de aplicación recogida en el anexo I.

ANEXO VIII

FRENADO

1. Definiciones

A efectos de este anexo se entiende por:

1.1 Dispositivo de frenado: el conjunto de los órganos que tienen por función disminuir o anular progresivamente la velocidad del vehículo en marcha, o mantenerlo inmóvil si ya se encuentra detenido. El dispositivo se compone del mando, la transmisión y el freno propiamente dicho.

1.2 Funciones del dispositivo de frenado:

1.2.1 Frenado de servicio: el frenado de servicio debe permitir controlar el movimiento del vehículo y detenerlo de una forma segura, rápida y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de velocidad y de carga y para cualquier pendiente ascendente o descendente en la que el vehículo se encuentre. Su acción debe ser moderable.

1.2.2 Frenado de socorro: el frenado de socorro debe permitir detener el vehículo en una distancia razonable en caso de fallo del freno de servicio. Su acción debe ser moderable.

1.2.3 Frenado de estacionamiento: el frenado de estacionamiento debe permitir mantener el vehículo inmóvil en una pendiente ascendente o descendente, incluso en ausencia del conductor, quedando mantenidos entonces los elementos activos en posición de aprieto por medio de un dispositivo de acción puramente mecánica.

1.3 Frenado continuo: el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación con las siguientes características:

Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra.

La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por la misma fuente de energía (que puede ser la fuerza muscular del conductor).

La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.

1.4 Frenado semicontinuo: el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación que tenga las siguientes características:

Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra.

La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por dos fuentes de energía independientes (pudiendo ser una de ellas la fuerza muscular del conductor).

La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.

1.5 Frenado automático: el frenado del o los remolques que actúa automáticamente en caso de una separación de los elementos del conjunto de vehículos acoplados, comprendido el caso de una ruptura del enganche, sin que se anule la eficacia de frenado del resto del conjunto.

1.6 Frenado por inercia, el frenado realizado utilizando las fuerzas que provoca el acercamiento del vehículo remolcado al tractor.

1.7 Frenado graduable: un frenado durante el cual en el interior del campo de funcionamiento normal del dispositivo, tanto mientras sea la aplicación o durante la desaplicación de los frenos:

El conductor puede, en cada instante, aumentar o disminuir la fuerza de frenado por acción del mando.

La fuerza de frenado varía de la misma forma que la acción sobre el mando.

Es posible proceder fácilmente a un reglaje suficientemente preciso de la fuerza de frenado.

2. Categorías de vehículos y tipo de función de frenado que deben llevar

Categoría	Servicio	Socorro	Estacionamiento	Dispositivo antibloqueo	Automático en caso de desenganche
Ciclomotor de dos ruedas	SÍ	SÍ			
Ciclomotor de tres ruedas y cuatriciclos ligeros	SÍ	SÍ			
Motocicletas	SÍ	SÍ			
Motocicletas con sidecar	SÍ	SÍ			
Vehículosde tres ruedas y cuatriciclos	SÍ	SÍ	SÍ		
M1	SÍ	SÍ	SÍ		
M2	SÍ	SÍ	SÍ		
M3	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ (1)	
N1	SÍ	SÍ	SÍ		
N2	SÍ	SÍ	SÍ		
N3	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ (2)	
O1					3
O2	SÍ		SÍ		SÍ (4)
O3	SÍ		SÍ		SÍ
O4	SÍ		SÍ	SÍ	SÍ

(1) Autobuses de más de 12.000 kg, excepto los de clase I (según el Reglamento 36 de Ginebra).

(2) Vehículos de más de 16.000 kg autorizados para arrastrar remolques O4.

(3) Enganche secundario tipo cadena, cable, etc., que impida que la barra toque el suelo.

(4) Para más de 1.500 kg. Si es menor o igual a 1.500 kg, enganche secundario tipo cadena, cable, etc., que impida que la barra toque el suelo.

Vehículos especiales

Categoría	Servicio	Socorro	Estacionamiento
Tractor agrícola	SÍ		SÍ
Motocultor	SÍ (1)		
Tractocarro	SÍ	NO	SÍ
Maquinaria agrícola automotriz	SÍ	NO	SÍ
Portador	SÍ	NO	SÍ
Remolque agrícola	SÍ (2)		SÍ (3)
Máquina agrícola remolcada	SÍ (4)		SÍ (3)
Tractor de obras o de servicios	SÍ	NO	SÍ
Máquina automotriz de obras o de servicios	SÍ	NO	SÍ
Portador de obras o de servicios	SÍ	NO	SÍ
Máquina de obras o de servicios remolcada	SÍ		SÍ
Trenes turísticos (5)	SÍ	SÍ	SÍ

(1) Los motocultores podrán carecer de frenos:

a) Cuando su conductor marcha a pie.

b) Cuando arrastren un vehículo provisto de frenos de servicio y estacionamiento, cuyos mandos puedan ser accionados desde el asiento del conductor.

(2) Los remolques y semirremolques agrícolas, cuyas masas máximas autorizadas no excedan de 1.500 kg podrán carecer de freno de servicio.

En los remolques y semirremolques agrícolas cuyas masas máximas autorizadas no excedan de 3.000 kg, el accionamiento del frenado de servicio podrá ser independiente del mando de freno del tractor siempre que el conductor de éste pueda accionar el freno de aquéllos, desde su puesto de conducción.

En los remolques y semirremolques agrícolas cuyas masas máximas autorizadas excedan de 10.000 kg, el freno de servicio deberá actuar sobre todas las ruedas.

En los remolques y semirremolques agrícolas cuyas masas máximas autorizadas no excedan de 6.000 kg, el freno de servicio podrá ser del tipo de inercia.

Los remolques portacortes de las máquinas agrícolas automotrices podrán carecer de freno de servicio.

(3) Los remolques y semirremolques agrícolas, las máquinas agrícolas remolcadas y los aperos, cuyas masas máximas autorizadas excedan de 750 kg, deberán estar equipados de un dispositivo de acción puramente mecánica, capaz de mantenerlos inmóviles, cualesquiera que sean sus condiciones de carga, en una pendiente del 18%. Se admitirán los calzos como dispositivo de accionamiento puramente mecánico.

(4) Las máquinas agrícolas remolcadas cuyas masas máximas autorizadas no excedan de 3.000 kg podrán carecer de freno de servicio; las restantes estarán sometidas a las mismas condiciones de frenado que los remolques agrícolas.

(5) Los remolques de los trenes turísticos deberán estar provistos de un sistema de frenado que actúe automáticamente en el caso de una separación de los elementos que constituyen el conjunto de vehículos formado por el tractor y los remolques acoplados, comprendido el caso de una ruptura de enganches, sin que se anule la eficacia de frenado del resto del conjunto, y su sistema de frenado no podrá ser por inercia.

ANEXO IX

MASAS Y DIMENSIONES

1. Definiciones

A efectos de este Reglamento se entiende por:

1.1 Tara: masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de Servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios necesarios.

1.2 Masa en orden de marcha: se considera como masa en orden de marcha el resultado de sumar a la tara la masa estándar del conductor de 75 kg y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kg si lo lleva.

1.3 Masa en carga: la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

1.4 Masa por eje: la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

1.5 Dimensiones máximas autorizadas: las dimensiones máximas para la utilización de un vehículo establecidas en este anexo. Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en este anexo se medirán con arreglo al anexo I de la Directiva 70/156/CEE, sin tolerancia positiva.

1.6 Masa máxima autorizada (MMA): la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

1.7 Masa máxima técnicamente admisible: la masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.

1.8 Masa máxima autorizada por eje: la masa máxima de un eje o grupo de ejes con carga para utilización en circulación por las vías públicas.

1.9 Masa máxima por eje técnicamente admisible: la masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.

1.10 Masa remolcable máxima autorizada: masa autorizada máxima de un remolque o semirremolque destinado a ser enganchado al vehículo de motor y hasta la cual puede matricularse o ponerse en servicio el vehículo. En el caso de un remolque de eje central o semirremolque, la masa remolcable máxima autorizada será la masa real máxima del remolque menos su carga real vertical sobre el punto de acoplamiento, es decir, la masa correspondiente a la carga soportada por los ejes del remolque.

1.11 Masa remolcable máxima técnicamente admisible: la masa remolcable máxima basada en su construcción y especificada por el fabricante.

1.12 Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado, basadas en la construcción del vehículo de motor y especificadas por el fabricante.

1.13 Masa máxima autorizada del conjunto: suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado para su utilización por las vías públicas.

1.14 Carga vertical máxima técnicamente admisible sobre el acoplamiento: carga máxima sobre el acoplamiento establecida en la concepción del vehículo motor y/o del acoplamiento y especificada por el fabricante.

1.15 Carga indivisible: la carga que, para su transporte por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masa, no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las disposiciones del presente Reglamento.

Se considera también carga indivisible la constituida por varios elementos de la misma naturaleza y destinados al mismo fin, con dimensiones idénticas o diferentes, de los que una o dos de las dimensiones del mayor elemento del conjunto exceden las dimensiones máximas establecidas en la respectiva reglamentación.

1.16 Suspensión neumática: una suspensión se considera neumática si al menos el 75% del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.

1.17 Suspensión equivalente o suspensión neumática reconocida: sistema de suspensión para eje(s) motor no dirigido(s) que cumple los requisitos establecidos en la reglamentación vigente recogida en el anexo I.

1.18 Dispositivo de elevación del eje: dispositivo permanente montado en un vehículo con objeto de reducir o incrementar la carga sobre el(los) eje(s) según las condiciones de carga del vehículo:

1. bien levantando completamente las ruedas del suelol/bajándolas del suelo,

2. o bien sin levantar las ruedas del suelo (por ejemplo, en el caso de sistemas de suspensión neumática u otros sistemas),

con objeto de reducir el desgaste de los neumáticos cuando el vehículo no esté completamente cargado, o para facilitar el arranque (inicio de la marcha) sobre terreno resbaladizo a los vehículos de motor o conjuntos de vehículos, incrementando la carga sobre el eje motor.

1.19 Eje retráctil: eje que pueda elevarse o bajarse mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 1 del apartado 1.18.

1.20 Eje descargable: eje sobre el cual puede variarse la carga sin que el eje esté levantado, mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 2 del apartado 1.18.

1.21 Grupo de ejes: los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem, y tándem triaxial en caso de tres ejes. Convencionalmente, se considerará que un solo eje es un grupo de un eje.

1.22 Tonelada: masa correspondiente a 1.000 kg.

1.23 Configuración euro-modular: Conjunto de vehículos con más de 6 líneas de ejes, cuyos módulos separadamente no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidos en este anexo para el tipo de vehículo que corresponda.

1.24 Combustibles alternativos: los combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consisten en:

a) La electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,

b) el hidrógeno,

c) los biocarburantes, tal y como se definen en el artículo 2, punto 2, del Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo,

d) los combustibles sintéticos y parafínicos,

e) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado-GNL),

f) el gas licuado del petróleo (GLP),

g) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual.

1.25 Vehículo de combustible alternativo: un vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo y que ha sido debidamente homologado.

1.26 Operación de transporte intermodal: Tendrán esta consideración:

a) las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Orden de 30 de septiembre de 1993, por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE, destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o

b) Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión. Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de vehículos articulados de 5 o 6 ejes, formados por un vehículo motor de 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes, o por un vehículo motor de 3 ejes y semirremolque de 2 o 3 ejes.

Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado.

2. Masas máximas permitidas

2.1 No se permite la circulación:

2.1.1 De vehículos con ruedas neumáticas o de elasticidad similar que ejerzan sobre el pavimento una presión superior a 9 kilogramos por centímetro cuadrado de superficie bruta de apoyo. Se asimilan a estos vehículos los denominados «orugas» cuyas superficies de contacto con el suelo sean planas y no presenten salientes y los contemplados en el párrafo segundo del apartado 5.1 del artículo 12 de este Reglamento.

2.1.2 De vehículos de tracción animal provistos de ruedas no neumáticas o de elasticidad similar, con masa en carga que sobrepase los 150 kilogramos por centímetro de ancho de banda de rodadura.

2.1.3 De aquellos en que los neumáticos soporten cargas superiores a las que determinen sus normas de seguridad (en función de sus índices de carga y velocidad máxima del vehículo).

2.1.4 De vehículos con masas por eje que excedan los límites indicados en la tabla 1 del presente anexo.

2.1.5 De vehículos con masa máxima autorizada superior a los límites indicados en la tabla 2 del presente anexo.

2.1.6 De los trenes de carretera en los que la distancia entre el eje posterior del vehículo motor y el delantero del remolque sea inferior a 3,00 metros.

2.1.7 De vehículos o conjuntos de vehículos en los que la masa soportada por el eje motor o los ejes motores sea inferior al 25% de la masa total en carga del vehículo o conjunto de vehículos.

2.1.8 De vehículos de motor de 4 ejes cuya masa máxima autorizada en toneladas sea superior a 5 veces la distancia en metros comprendido entre los centros de los ejes extremos del vehículo.

Tabla 1. Masas por eje máximas permitidas

	Toneladas
Eje simple:	
Eje motor	11,5
Eje motor de los vehículos de la clase I (autobuses urbanos), según la clasificación de la Directiva 2001/85/CE, de 20 de noviembre	13
Eje motor de los vehículos de las clases II y III (autobuses interurbanos), según la clasificación de la Directiva 2001/85/CE de 20 de noviembre	12,6
Eje no motor	10
Eje tándem:	
Eje tándem de los vehículos de motor:	
Si la separación «d» de dos ejes es inferior a 1,00 metros (d < 1,00 m)	11,5
Si es igual o superior a 1,00 metros e inferior a 1,30 metros (1,00 m ≤ d < 1,30 m)	16

	Toneladas
Si es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros (1,30 m d < 1,80 m)	18
En el caso anterior si el eje motor va equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o reconocida como equivalente a escala comunitaria, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no excede de las 9,5 toneladas	19
Eje tándem de los remolques o semirremolques:	
Si la separación «d» de los ejes es inferior a 1,00 metros (d < 1,00 m)	11
Si es igual o superior a 1,00 metros e inferior a 1,30 metros (1,00 ≤ d < 1,30 m)	16
Si es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros (1,30 m ≤ d < 1,80 m) (1)	18
Si es igual o superior a 1,80 metros (1,80 m ≤ d)	20
Tándem triaxial de los remolques o semirremolques:	
Si la distancia es igual o inferior a 1,30 metros (d ≤ 1,30 m)	21
Si la distancia es superior a 1,30 metros e inferior o igual a 1,40 metros (1,30 < d ≤ 1,40 m)	24

(1) Salvo para semirremolques equipados con caja basculante reforzada para la utilización específica en construcción, obras o minería que será de 20 toneladas.

Tabla 2. Masas máximas autorizadas

	Toneladas
Vehículos de motor	
Vehículo de motor de 2 ejes, excepto autobuses (1).	18
Autobuses de dos ejes de la clase I (urbano), según la clasificación de la Directiva 2001/85/CE, de 20 de noviembre.	20
Autobuses de 2 ejes de las clases II y III (interurbano y largo recorrido), según la clasificación de la Directiva 2001/85/CE, de 20 de noviembre.	19,50
Vehículo de motor de tres ejes (1).	25
Vehículo de motor de 3 ejes, cuando el eje motor vaya equipado con neumáticos dobles suspensión neumática o reconocida como equivalente a escala comunitaria, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda de 9,5 toneladas (1).	26
Autobuses articulados de 3 ejes (1).	28
Vehículo rígido de 4 ejes con dos direccionales, cuando el eje motor vaya equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o reconocida como equivalente a escala comunitaria, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda de 9,5 toneladas.	32
Otros vehículos rígidos de 4 ejes.	31
Remolques	
Remolques de 2 ejes.	18
Remolques de 3 ejes.	24
Vehículos articulados de 4 ejes	
Vehículo de motor de 2 ejes y semirremolque en el cual la distancia entre ejes sea igual o superior a 1,30 metros y sea inferior a 1,80 metros (2).	36
Vehículo de motor de 2 ejes y semirremolque en el cual la distancia entre ejes sea igual o superior a 1,80 metros.	36
Vehículo de motor de 2 ejes, equipado en el eje motor con ruedas gemelas, suspensión neumática o reconocida como equivalente y por un semirremolque en el cual la distancia entre ejes sea superior a 1,80 metros, y se respeten la masa máxima autorizada del vehículo motor (18 toneladas) y la masa máxima autorizada de 1 eje tándem de semirremolque (20 toneladas).	38
Otros vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un tractor de 2 ejes y un semirremolque de otros 2 ejes.	36
Vehículos articulados de 5 o más ejes	
Vehículo de motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes.	40
Vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes.	40
Vehículo de motor con 3 ejes, con semirremolque de 2 o 3 ejes, que lleva, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies.	44
Vehículo de motor con 2 ejes, con semirremolque de 3 ejes, que lleva, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies.	42
Trenes de carretera de 4 ejes	
Vehículo de motor de 2 ejes y remolque de 2 ejes.	36
Trenes de carretera de 5 o más ejes	
Vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes.	40
Vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes.	40

(1) Los vehículos de combustible alternativo podrán incrementar su masa máxima autorizada en el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo hasta un máximo de 1 tonelada. En el caso de vehículos destinados a servicios en entornos urbanos se podrá superar en más de 1 tonelada siempre que no se supere la masa máxima técnicamente admisible del vehículo y la masa por eje máximas permitidas.

(2) Salvo cuando el semirremolque esté equipado con caja basculante reforzada para la utilización específica en construcción, obras o minería que será de 38 toneladas, siempre que la carga impuesta sobre el dispositivo de acoplamiento sea compatible con las masas máximas por eje establecidos en la tabla 1.

3. Dimensiones máximas autorizadas a los vehículos para poder circular, incluida la carga

3.1 Las dimensiones máximas autorizadas a los vehículos para poder circular son las siguientes:

Tabla 3. Dimensiones máximas autorizadas

	Metros
Longitud	
Vehículos de motor excepto autobuses (1).	12,00
Remolques (1).	12,00
Vehículos articulados excepto autobuses (1).	16,50
Distancia máxima entre el eje de pivote de enganche y la parte trasera del semirremolque (1).	12,00
Distancia máxima entre el eje de pivote de enganche y un punto cualquiera de parte delantera del semirremolque, horizontalmente.	2,04
Trenes de carretera (1) y (2).	18,75
La distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situados más delante de la zona de carga detrás de la cabina y más atrás del remolque del conjunto de vehículos, menos la distancia entre la parte trasera del vehículo motor y la parte delantera del remolque.	15,65
Distancia máxima, media en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situados más delante de la zona de carga detrás de la cabina y más atrás del remolque del conjunto de vehículos.	16,40
Autobuses articulados.	18,75
Autobuses rígidos de 2 ejes.	13,50
Autobuses rígidos de más de 2 ejes.	15,00
Autobuses con remolque, incluido este.	18,75
En el caso de autobuses equipados con accesorios desmontables, como los porta esquís, la longitud del vehículo, accesorios incluidos, no sobrepasará las máximas previstas en este apartado.	
Anchura	
La anchura máxima autorizada, como regla general.	2,55
Superestructuras de vehículos acondicionados (3).	2,60
Autobuses especialmente acondicionados para el traslado de presos (4).	2,60
Altura	
Altura máxima de los vehículos incluida la carga, como norma general.	4,00
Altura máxima de los autobuses de la clase I (urbano).	4,20
Altura máxima de los siguientes vehículos, incluida la carga	
Portavehículos: Camiones (rígidos) y conjuntos de vehículos (trenes de carretera y vehículos articulados), cuando estén especializados en el transporte de vehículos.	4,50
Vehículos grúa: los destinados a la retirada de vehículos accidentados o averiados.	
Vehículos que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado o intermodal.	

(1) Los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, en una operación de transporte intermodal podrán rebasar en 15 cm la longitud o distancia máxima que les corresponda.

(2) La longitud de los trenes de carretera especializados en el transporte de vehículos, circulando con carga, puede aumentarse hasta un total de 20,55 metros utilizando un voladizo o soporte de carga trasero autorizado para ello. El voladizo o soporte de carga trasero no podrá sobresalir en relación a la carga. La carga podrá sobresalir por detrás, sin exceder el total autorizado, siempre que el último eje del vehículo que se transporta descanse en la estructura del remolque. La carga no podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción.

(3) Un vehículo acondicionado es cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén parcialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm como mínimo.

(4) Se entiende por vehículo tipo autobús, especialmente acondicionado para el traslado de presos, el constituido por un compartimento central para celdas separado del delantero (conducción y escolta) y trasero (escolta), así como por un pasillo central.

3.2 Se deberá cumplir además que:

3.2.1 La carga no debe comprometer la estabilidad del vehículo, pejudicar las obras y plantaciones de la vía o constituir obstáculo para su paso bajo los puentes, viaductos o instalaciones aéreas.

3.2.2 Todo vehículo de motor y todo conjunto de vehículos deben ser capaces de describir por ambos lados una trayectoria circular completa de 360° dentro de un área definida por dos círculos concéntricos cuyos radios exterior e interior sean respectivamente de 12,50 metros y de 5,30 metros, sin que ninguno de los puntos extremos exteriores del vehículo se proyecten fuera de las circunferencias de los círculos.

3.2.2 bis. Otros requisitos aplicables a los autobuses:

Cuando el vehículo esté parado, se determinará, trazando una recta en el suelo, un plano vertical tangente respecto del costado del vehículo orientado hacia el exterior del círculo. En el caso de un autobús articulado, las dos partes rígidas deberán alinearse con dicho plano.

Cuando, al maniobrar en línea recta, el autobús entre en la superficie circular descrita en el punto 3.2.2, ninguna parte del mismo rebasará en más de 0,60 m. dicho plano vertical.

3.2.3 Requisitos adicionales para los vehículos de las categorías M2, M3 y N.

Cuando el vehículo avance hacia un lado u otro siguiendo el círculo de 12,5 metros de radio, ninguna parte del mismo rebasará dicho plano vertical en más de 0,8 metros, en el

caso de un vehículo rígido, ni en más de 1,2 metros en el caso de un vehículo articulado de las categorias M2 o M3.

Para los vehículos dotados de un dispositivo de elevación de eje, este requisito será asimismo de aplicación con el(los) eje(s) en posición elevada

Para los vehículos de categoría N con ejes retráctiles o descargables en posición elevada, el valor de 0,8 metros deberá ser sustituido por el de 1,0 metros.

3.3 La anchura de circulación de los vehículos especiales reseñados a continuación, que son las que regirán a todos los efectos en este Reglamento, se determinará como sigue:

3.3.1 Para los tractores agrícolas, portadores, motocultores, tractocarros y sus remolques, su anchura de circulación será la del vehículo parado, incluida la carga en su caso.

3.3.2 Para los útiles, aperos y otros equipos agrícolas montados, suspendidos o semisuspendidos en tractores o motocultores, su anchura de circulación será la del equipo parado, disminuida en la distancia en que la parte derecha sobresalga lateralmente de la cara más externa de las ruedas del mismo lado del vehículo que las porte o arrastre, con un máximo a descontar de 0,5 metros.

3.3.3 Para las máquinas agrícolas, su anchura de circulación será la de la máquina parada, disminuida en 0,5 m., si bien esta disminución no será aplicable a aquellas máquinas que, disponiendo de elementos abatibles o desmontables, no los lleven recogidos o desmontados.

3.3.4 Para las restantes máquinas, su anchura de circulación será la de la máquina parada.

3.3.5 Para los conjuntos de estos vehículos, su anchura de circulación será la mayor de todas las individuales después de ser determinadas como en los apartados 3.3.1, 3.3.2, 3.3.3 y/o 3.3.4.

4. Masas remolcables para vehículos no agrícolas

4.1 La masa máxima remolcable, para remolque, de un vehículo de categorías M y N no podrá superar:

4.1.1 La masa máxima remolcable técnicamente admisible basada en la construcción del vehículo y/o de la resistencia del dispositivo de enganche en su caso.

4.1.2 Según el freno del remolque:

4.1.2.1 Para arrastrar remolques sin freno: la mitad de la tara del vehículo tractor, incrementada en 75 kg., no excediendo en ningún caso de 750 kg.

4.1.2.2 Para arrastrar remolques con solo freno de inercia, la masa máxima autorizada del vehículo tractor (1,5 veces la M.M.A. si el vehículo a motor es todo terreno), no excediendo en ningún caso de 3.500 kg.

4.1.2.3 Para arrastrar remolques con freno continuo:

Si el vehículo a motor es de categoría M, igual que en el apartado 4.1.2.2.

Si el vehículo a motor es de categoría N:

Categoría N1: igual que en el apartado 4.1.2.2.

Categoría N2 y N3: 1,5 veces la MMA del vehículo tractor.

4.2 Carga vertical sobre el acoplamiento de los vehículos a motor:

En el caso de remolques de eje central, la carga vertical máxima autorizada sobre el acoplamiento del vehículo tractor, transmitida a través del dispositivo de tracción del remolque (cuando su carga esté uniformemente distribuida), no superará el menor de los valores siguientes: 10% de la masa máxima del remolque o 1.000 kg. Esta carga vertical se tendrá en cuenta para determinar la masa máxima autorizada del vehículo tractor y de su(s) eje(s) trasero(s).

4.3 Masas máximas del conjunto tractor más remolque (MMC):

La masa máxima de un vehículo tractor, para formar un conjunto con remolque, será como máximo:

MMC = MMA + MMR del vehículo tractor

Este valor podrá estar limitado por los siguientes valores:

Masa máxima del conjunto técnicamente admisible declarado por el fabricante, basada en su construcción.
Masa máxima del conjunto legalmente admisible, cuando proceda.

4.4 Masas máximas del conjunto tractor más semirremolque:

Las MMA total y por ejes no deben sobrepasar los respectivos valores límites, que vendrán condicionados por la posición de la quinta rueda, así como no se debe sobrepasar la MMC.
La MMC de un vehículo tractor, para formar un conjunto con un semirremolque, podrá estar limitado por los siguientes valores:

Masa máxima del conjunto técnicamente admisible declarado por el fabricante, basada en su construcción.
Masa máxima del conjunto legalmente admisible.

5. Masas remolcables para vehículos agrícolas

La formación y circulación de vehículos especiales agrícolas se ajustará a lo siguiente:

5.1 Siempre que el enganche del vehículo tractor forme un par compatible con el del remolcado, y salvo las demás limitaciones y prohibiciones contenidas en el apartado 5.2, podrán arrastrar, hasta los límites señalados en el apartado 5.4:

a) Los tractores agrícolas y portadores, cualquier tipo de remolque agrícola, máquina agrícola remolcada y apero.
b) Los motocultores, cualquier tipo de remolque agrícola, máquina agrícola remolcada de un eje y apero.
c) Las máquinas equiparadas a motocultor, aquellos remolques agrícolas y máquinas agrícolas remolcadas de un eje con los que formen un equipo de trabajo y así conste en el certificado de características de la máquina tractora.
d) Las máquinas agrícolas automotrices, aquellos remolques agrícolas y máquinas agrícolas remolcadas, con los que formen un equipo de trabajo y así conste en el certificado de características de la máquina tractora.

5.2 Cuando carezcan de frenos, los motocultores y máquinas equiparadas no podrán arrastrar ningún remolque, semirremolque o máquina remolcada que, asimismo, carezca de frenos, los posea de inercia o tenga otros no accionables desde el puesto de conducción.
5.3 A los efectos de este anexo, se considerará como una sola unidad remolcada el conjunto formado por una máquina y un remolque agrícola o por dos máquinas que sean arrastradas por un tractor cuando formen un equipo de trabajo y así conste en el certificado de características de la máquina principal.
5.4 Las relaciones máximas autorizadas entre la masa en carga de los vehículos remolcados y la masa en vacío de los vehículos que los arrastren a que se refiere el apartado 5.1 son las indicadas en la tabla 4.
5.5 Sobre las relaciones máximas fijadas en la tabla 4 de carácter general, prevalecerán, además de las indicadas en los incisos anteriores:

a) Las relaciones de masas más estrictas que figuren en los certificados de características de los vehículos tractores y de los remolques.
b) Las relaciones de masas que figuren en las tarjetas de compatibilidad de aquellos conjuntos que circulen a su amparo.

5.6 La masa máxima remolcable de vehículos especiales agrícolas, para remolques agrícolas y las máquinas agrícolas remolcadas, no podrá superar:

5.6.1 La masa máxima remolcable técnicamente admisible declarada por su fabricante, basado en su construcción.

5.6.2 Según el freno del remolque:

5.6.2.1 Para arrastrar remolques sin freno: La masa máxima autorizada no excederá en ningún caso de 1.500 kg., excepto para las máquinas agrícolas remolcadas, que el límite será de 3.000 kg, y para los remolques portacortes que podrán carecer de freno de servicio.

5.6.2.2 Para arrastrar remolques sólo con freno de inercia: La masa máxima autorizada no excederá de 6.000 kg.

Tabla 4. Relaciones máximas autorizadas entre la masa en carga de los vehículos remolcados y la masa en vacío de los vehículos que los arrastren

<table>
<tr><th colspan="3" rowspan="4"></th><th colspan="8">Clases y dispositivos de frenado de los vehículos remolcados</th></tr>
<tr><th colspan="4">De un eje</th><th colspan="4">De dos ejes</th></tr>
<tr><th colspan="3">Provistos de freno de servicio</th><th rowspan="2">Carentes de frenos de servicio</th><th colspan="3">Provistos de freno de servicio</th><th rowspan="2">Carentes de frenos de servicio</th></tr>
<tr><th>Graduables semicontinuos (1)</th><th>Independientes (2)</th><th>Mecánicos de inercia</th><th>Graduables semicontinuos (1)</th><th>Independientes (2)</th><th>Mecánicos de inercia</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Clases y dispositivos de frenado de los vehículos arrastradores</td><td rowspan="2">Provistos de frenos de servicio</td><td>Tractores, portadores y máquinas automotrices</td><td>4,5</td><td colspan="2">3</td><td>1</td><td>4,5</td><td colspan="2">3</td><td>1</td></tr>
<tr><td>Motocultores y máquinas equiparadas</td><td colspan="3">3</td><td>1</td><td colspan="4">Según tarjeta de compatibilidad en casode concederse</td></tr>
<tr><td>Carentes de frenos de servicio</td><td>Motocultores y máquinas equiparadas</td><td colspan="2">3</td><td colspan="2">Incompatibles</td><td colspan="2">Según tarjeta de compatibilidad en caso de concederse</td><td>Incompatibles</td></tr>
</table>

(1) Servoasistidos por energía hidráulica o neumática.

(2) Mecánicos o hidráulicos.

6. Masa máxima autorizada y longitud máxima autorizada de los conjuntos de vehículos en configuración euro-modular.

Se podrá autorizar por el órgano competente en materia de tráfico, previo informe vinculante del titular de vía, la circulación de conjuntos de vehículos en configuración euro-modular, con una masa máxima de hasta 60 toneladas y una longitud máxima de hasta 25,25 metros por un plazo determinado, en las condiciones que se fijen en la autorización. La carga no podrá sobresalir de la proyección en planta del vehículo. Siempre que sea posible, los itinerarios de estos transportes deberán transcurrir por autopistas y autovías.

No se podrá conceder la autorización a la que se refiere el párrafo anterior cuando se pretenda realizar transporte de mercancías peligrosas por carretera.

7. Longitud máxima de vehículos o conjuntos de vehículos con mejoras aerodinámicas.

Los vehículos o conjuntos de vehículos que cuenten con cabinas homologadas que mejoren el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y la seguridad vial, así como los equipados con dispositivos aerodinámicos homologados en la parte trasera, podrán rebasar, a tal efecto, la longitud máxima establecida. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

Los dispositivos aerodinámicos deberán reunir las siguientes condiciones operativas:

a) cuando la seguridad de otros usuarios de la carretera o del conductor esté en peligro, el conductor los plegará, replegará o desmontará;

b) su uso en vías urbanas e interurbanas tendrá en cuenta las características especiales de las zonas donde el límite de velocidad sea inferior o igual a 50 km/h y donde la probabilidad de que haya usuarios de la carretera vulnerables sea mayor, y

c) su uso será compatible con las operaciones de transporte intermodal y, en particular, cuando se replieguen o plieguen, no deberán aumentar la longitud máxima autorizada en más de 20 cm.

ANEXO X

DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA

1. Definiciones

A efectos de este Reglamento se entiende por:

1.1 Dispositivo: el elemento o conjunto de elementos que desempeñan una o varias funciones.

1.2 Luz de cruce o de corto alcance: la luz utilizada para alumbrar la vía por delante del vehículo, sin deslumbrar ni molestar a los conductores que vengan en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía.

1.3 Luz de carretera o de largo alcance: la luz utilizada para alumbrar una distancia larga de la vía por delante del vehículo.

1.4 Luz de posición delantera: la luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde delante.

1.5 Luz de posición trasera: la luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.

1.6 Luz de posición lateral: la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo cuando se le ve de lado.

1.7 Luz de marcha atrás: luz utilizada para iluminar la vía por detrás del vehículo y para advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo va, o está a punto de ir, marcha atrás.

1.8 Luz indicadora de dirección: la luz utilizada para indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor quiere cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.

1.9 Señal de emergencia: el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadores de dirección del vehículo para advertir que el vehículo representa temporalmente un peligro para los demás usuarios de la vía.

1.10 Luz de frenado: luz utilizada para indicar, a los demás usuarios de la vía que circulan detrás del vehículo, que el conductor de éste está accionando el freno de servicio.

1.11 Luz de la placa posterior de matrícula: el dispositivo utilizado para iluminar el lugar en el que se colocará la placa posterior de matrícula; podrá consistir en diferentes elementos ópticos.

1.12 Luz antiniebla delantera: la luz utilizada para mejorar el alumbrado de la carretera en caso de niebla, nevada, tormenta o nube de polvo.

1.13 Luz antiniebla trasera: la luz utilizada para hacer el vehículo más visible por detrás en caso de niebla densa.

1.14 Luz de estacionamiento: la luz utilizada para señalar la presencia de un vehículo estacionado en zona edificada. En tales circunstancias sustituye a las luces de posición delanteras y traseras.

1.15 Luz de gálibo: la luz instalada lo más cerca posible del borde exterior más elevado del vehículo y destinada claramente a indicar la anchura total del vehículo. En determinados vehículos y remolques, esta luz sirve de complemento a las luces de posición delanteras y traseras del vehículo para señalar su volumen.

1.16 Catadióptrico (o retrocatadióptrico): dispositivo utilizado para indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

No se considerarán catadióptricos:

Las placas de matrícula retrorreflectantes.

Las señales retrorreflectantes mencionadas en el ADR.

Las demás placas y señales retrorreflectantes que deban llevarse para cumplir la reglamentación vigente sobre la utilización de determinadas categorías de vehículos o de determinados modos de funcionamiento.

1.17 Luz de trabajo: dispositivo destinado a alumbrar un lugar de trabajo o un proceso de trabajo.

1.18 Luz de alumbrado interior: la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía.

2. Dispositivos de alumbrado y señalización óptica

Los dispositivos de alumbrado y señalización óptica, junto con una indicación genérica del número, color y situación, para las distintas categorías de vehículos, aparecen recogidos en las siguientes tablas.

Descripción	**Todo automóvil, con excepción de los reseñados en las tablas siguientes**			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (9)**	**Obligatorio o no**
Luz de cruce	2	BLANCO	Delante. En los bordes exteriores (1)	Obligatorio
Luz de carretera	Un número par (1)	BLANCO	Delante. En los bordes exteriores (1)	Obligatorio
Luz de marcha atrás	1 ó 2	BLANCO	Detrás (1)	Obligatorio
Luces indicadoras de dirección	Un número par mayor de dos (1)	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores y lateral (1)	Obligatorio
Señal de emergencia	Igual n.° que los indicadores de dirección (1)	AMARILLO AUTO	Igual n.° que los indicadores de dirección (1)	Obligatorio
Luz de frenado	2	ROJO	Detrás. En los bordes exteriores (1)	Obligatorio
Tercera luz de freno	1 (1)	ROJO	Detrás. Sobreelevada (1)	Opcional
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio
Luz de posición delantera	2	BLANCO	Delante. En los bordes exteriores (1)	Obligatorio
Luz de posición trasera	2	ROJO	Detrás. En los bordes exteriores (1)	Obligatorio
Luz de estacionamiento	2 ó 4 (2)	BLANCO delante Rojo detrás AMARILLO AUTO lateral	En los bordes exteriores (1)	Opcional (3)
Luz antiniebla trasera	1 ó 2	ROJO	Si es una, a la izquierda o en el centro. Si son dos, en los bordes exteriores (1)	Obligatorio
Luz antiniebla delantera	2	BLANCO o AMARILLO SELECTIVO	Delante (1)	Opcional
Luz de gálibo	2 visibles por delante y 2 visibles por detrás	BLANCO delante ROJO detrás	Lo más alto que permita el vehículo (1)	Obligatoria (4)
Catadióptricos delanteros no triangulares	2	BLANCO	Delante (1)	Opcional
Catadióptricos traseros no triangulares	2	ROJO	Detrás. En los bordes exteriores	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	Mínimo 2, máximo en función de la longitud del vehículo (1)	AMARILLO AUTO (5)	En el lateral, uniformemente distribuidas	Opcional (6)
Luz de posición lateral	Mínimo 2, máximo en función de la longitud del vehículo (1)	AMARILLO AUTO (5)	En el lateral uniformemente distribuidas	Obligatorio (7)
Alumbrado Interior del habitáculo				Opcional (8)

Descripción	Todo automóvil, con excepción de los reseñados en las tablas siguientes			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (9)**	**Obligatorio o no**
Dispositivos luminosos o reflectantes de señalización de apertura de puertas				Opcional

(1) En función de las categorías y de la reglamentación vigente.

(2) Dos delanteras y dos traseras o una delante y otra detrás, coincidiendo con las de posición.

(3) Si la longitud del vehículo no es mayor de 6 m, y su anchura es menor de 2. En los demás vehículos está prohibida.

(4) Es obligatoria para vehículos de más de 2,10 m de anchura y opcional para vehículos de anchura entre 1,80 y 2,10 m. En cabinas con bastidor es opcional la luz de gálibo trasera.

(5) Excepcionalmente rojas, si están agrupadas, combinadas o mutuamente incorporadas con un dispositivo trasero

(6) Es obligatorio para vehículos demás de 6 m de longitud.

(7) Obligatoria en vehículos cuya longitud supere los 6 m excepto en las cabinas con bastidor y opcional para el resto.

(8) Es obligatoria para los destinados al servicio público de viajeros y los de alquiler con conductor

(9) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de los vehículos automóviles.

Descripción:	Motocicletas			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (3)**	**Obligatorio o no**
Luz de cruce	1 ó 2	BLANCO	Delante (1)	Obligatorio
Luz de carretera	1 ó 2	BLANCO	Delante (1)	Obligatorio
Luces indicadoras de dirección	2 delante y 2 detrás	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores	Opcional (2)
Señal de emergencia	Igual número que los indicadores de dirección	AMARILLO AUTO	Igual que los indicadores de dirección	Opcional
Luz de frenado	1 ó 2	ROJO	Detrás (1)	Obligatorio
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio
Luz de posición delantera	1 ó 2	BLANCO	Delante (1)	Obligatorio
Luz de posición trasera	1 ó 2	ROJO	Detrás (1)	Obligatorio
Luz antiniebla trasera	1 ó 2	ROJO	Detras (1)	Opcional
Luz antiniebla delantera	1 ó 2	BLANCO o AMARILLA SELECTIVO	Delante (1)	Opcional
Catadióptricos traseros no triangulares	1	ROJO	Detrás (1)	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	1 ó 2 por cada lado	AMARILLO AUTO	Lateral	Opcional

(1) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos luces, simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.

(2) Pasará a ser obligatorio el 1.11.99.

(3) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de vehículos de dos y tres ruedas.

Descripción:	Motocicletas con sidecar			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (6)**	**Obligatorio o no**
Luz de cruce	1 ó 2	BLANCO	Delante (1)	Obligatorio
Luz de carretera	1 ó 2	BLANCO	Delante (1)	Obligatorio
Luces indicadoras de dirección	2 delante y 2 detrás	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores	Opcional (5)
Señal de emergencia	Igual número que los indicadores de dirección	AMARILLO AUTO	Igual que los indicadores de dirección	Opcional
Luz de frenado	2 ó 3 (2)	ROJO	Detrás (3)	Obligatorio

Descripción:	Motocicletas con sidecar			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (6)**	**Obligatorio o no**
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio
Luz de posición delantera	2 ó 3 (2)	BLANCO	Delante (3)	Obligatorio
Luz de posición trasera	2 ó 3 (2)	ROJO	Detrás (3)	Obligatorio
Luz antiniebla trasera	1 ó 2	ROJO	Detrás (4)	Opcional
Luz antiniebla delantera	1 ó 2	BLANCO	Delante (1)	Opcional
Catadióptricos traseros no triangulares	1 ó 2	ROJO	Detrás (1)	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	1 ó 2 por cada lado	AMARILLO AUTO	Lateral	Opcional

(1) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos luces, simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.

(2) Sólo una en el sidecar.

(3) En el exterior. Si hay dos en la motocicleta, simétricas con respecto al plano medio longitudinal de ésta.

(4) Si sólo es una, en el lado izquierdo del vehículo.

(5) Pasará a ser obligatorio el 1.11.1999.

(6) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de vehículos de dos y tres ruedas.

Descripción:	Vehículo de tres ruedas			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (6)**	**Obligatorio o no**
Luz de cruce	1 ó 2 (1)	BLANCO	Delante (2)	Obligatorio
Luz de carretera	1 ó 2 (1)	BLANCO	Delante (2)	Obligatorio
Luz de marcha atrás	1 ó 2	BLANCO	Trasera	Opcional
Luces indicadoras de dirección	2 por lado	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores	Opcional (5)
Señal de emergencia	Igual número que indicadores de dirección	AMARILLO AUTO	Igual que indicadores de dirección	Opcional (5)
Luz de frenado	1 ó 2 (1)	ROJO	Detrás (2)	Obligatorio
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio
Luz de posición delantera	1 ó 2 (1)	BLANCO	Delante (2)	Obligatorio
Luz de posición trasera	1 ó 2 (1)	ROJO	Detrás (2)	Obligatorio
Luz antiniebla trasera	1 ó 2 (3)	ROJO	Detrás	Opcional
Luz antiniebla delantera	1 ó 2 (1)	BLANCO o AMARILLO	Delante	Opcional
Catadióptricos traseros no triangulares (4)	1 ó 2	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	1 ó 2 por lado	AMARILLO AUTO	Lateral	Opcional

(1) Se exigirán dos luces para los vehículos cuya anchura máxima sobrepase los 1.300 mm.

(2) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Para vehículos con anchura superior a 1.300 mm.: en los extremos.

(3) Si sólo es una, en el lado izquierdo del vehículo.

(4) Un Catadióptrico trasero no triangular en los vehículos con anchura hasta 1.000 mm., a partir de la cual, deberán equipar dos.

(5) Pasará a ser obligatorio el 1.11.1999.

(6) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de vehículos de dos y tres ruedas.

Descripción:	Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (5)**	**Obligatorio o no**
Luz de marcha atrás	1 ó 2	BLANCO	Detrás	Opcional
Luces indicadoras de dirección	Un número par	AMARILLO AUTO	Detrás	Obligatorio

Descripción:	Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (5)**	**Obligatorio o no**
Señal de emergencia	Igual número que indicadores de dirección	AMARILLO AUTO	Igual que indicadores de dirección	Obligatorio
Luz de frenado	2	ROJO	Detrás	Obligatorio
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio
Luz de posición delantera	2	BLANCO	Delante, en el exterior	Obligatorio (1)
Luz de posición trasera	2	ROJO	Detrás en el exterior	Obligatorio
Luz de posición lateral	En función de su longitud	AMARILLO AUTO	Laterales	Obligatorio (2)
Luz de gálibo	2 delante 2 detrás	BLANCO delante ROJO detrás	Detrás, en el exterior y arriba	Obligatorio (3)
Luz antiniebla trasera	1 ó 2	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadíóptricos traseros triangulares	2	ROJO	Detrás, en el exterior	Obligatorio
Catadióptricos traseros no triangulares	2	ROJO	Detrás, en el exterior	Opcional (3)
Catadióptricos delanteros no triangulares	2	BLANCO	Delante, en el exterior	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	En función de su longitud	AMARILLO AUTO	Lateral	Obligatorio
Testigo A.B.S.	1	VERDE	(6)	(7)

(1) Obligatorio para anchura superior a 1,60 m. y opcional para anchura igual o inferior a 1,60 m.

(2) Obligatorio en vehículos cuya longitud supere los 6 m.

(3) Si su anchura es superior a 2,10 m.

(4) Si están agrupados a otros dispositivos traseros de señalización.

(5) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de vehículos automóviles.

(6) En el exterior del remolque, de forma que sea visible por el conductor del vehículo tractor, desde su espejo retrovisor

(7) Transitoriamente se autorizará su instalación con carácter excepcional, en función de la compatibilidad con la cabeza tractora.

Descripción:	Tractor agrícola, de obras o de servicios, todo portador, tractocarro y máquina automotriz de servicios			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (3)**	**Obligatorio o no**
Luz de cruce	2	BLANCO	Delante, en los bordes exteriores	Obligatorio
Luz de carretera	2 ó 4	BLANCO	Delante, en los bordes exteriores	Opcional
Luz de marcha atrás	1 ó 2	BLANCO	Detrás	Opcional
Luces indicadoras de dirección	Un número par de luces	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores	Obligatorio
Señal de emergencia	Igual número que indicadores de dirección	AMARILLO AUTO	Igual que indicadores de dirección	Obligatorio
Luz de frenado	2	ROJO	Detrás	Obligatorio (2)
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio
Luz de posición delantera	2 ó 4	BLANCO	Delante, bordes exteriores	Obligatorio
Luz de posición trasera	2	ROJO	Detrás, bordes cexteriores	Obligatorio
Luz de gálibo	2 delante 2 detrás	BLANCO delante ROJO detrás	En la anchura y altura máxima posible	Opcional (1)
Luz antiniebla trasera	1 ó 2	ROJO	Si es 1 a izda. Si son dos, en los laterales	Opcional
Luz antiniebla delantera	2	BLANCO o AMARILLO SELECTIVO	Bordes exteriores	Opcional
Catadióptricos traseros no triangulares	2 ó 4	ROJO	Bordes exteriores	Obligatorio

Descripción:	Tractor agrícola, de obras o de servicios, todo portador, tractocarro y máquina automotriz de servicios			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación (3)**	**Obligatorio o no**
Catadióptricos laterales no triangulares	En función de la longitud del vehículo	AMARILLO AUTO	En el lateral	Opcional
Alumbrado interior del habitáculo	Sin especificar	BLANCO		Opcional
Luz de estacionamiento	2 ó 4	BLANCO delante ROJO detrás	Bordes exteriores	Opcional
Luz de trabajo	Sin especificar	BLANCO	Sin especificar	Opcional

(1) Si su ancho es mayor de 2,10 m. Está prohibido en el resto.

(2) Coincidiendo con las luces de posición. Obligatorio para los vehículos de velocidad máxima autorizada mayor de 25 Km/h. Opcional para el resto.

(3) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de tractores agrícolas.

Descripción:	Máquina automotriz agrícola o para obras				
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situacion (3)**	**Obigatorio o no**	
				Aptos para circular de noche	**No aptos para circular de noche**
Luz de cruce	2	BLANCO	Delante, en bordes exteriores	Obligatorio	Opcional
Luz de carretera	2 ó 4	BLANCO	Delante, en bordes exteriores	Opcional	Opcional
Luz de marcha atrás	1 ó 2	BLANCO	Detrás	Opcional	Opcional
Luces indicadoras de direccion	Un número par	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores	Obligatorio	Opcional
Señal de emergencia	Igual número que indicadores de dirección	AMARILLO AUTO	Igual que indicadores de dirección	Obligatorio	Opcional
Luz de frenado	2	ROJO	Parte trasera	Obligatorio (1)	Obligatorio (1)
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminarla	Obligatorio	Opcional
Luz de posición delantera	2 ó 4	BLANCO o AMARILLO SELECTIVO	Bordes exteriores	Obligatorio	Opcional
Luz de posición trasera	2	ROJO	Bordes exteriores	Obligatorio	Opcional
Luz de gálibo	2 delante 2 detrás	BLANCO delante ROJO detrás	Bordes superiores del vehículo	Opcional (2)	Opcional
Luz antiniebla trasera	2	ROJO	Bordes exteriores	Opcional	Opcional
Luz antiniebla delantera	2	BLANCO o AMARILLO SELECTIVO	Bordes exteriores	Opcional	Opcional
Catadióptricos traseros no triangulares	2 ó 4	ROJO	Detrás	Obligatorio	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	Los necesarios (2)	AMARILLO AUTO	Laterales	Opcional	Opcional
Luz de trabajo	Sin especificar	BLANCO	Sin especificar	Opcional	Opcional
Alumbrado interior del habitáculo	Sin especificar	BLANCO		Opcional	Opcional

(1) Obligatorio para vehículos de velocidad máxima autorizada mayor de 25 km/h, opcional para el resto.

(2) Si su ancho es mayor de 2,10 metros. Está prohibido en el resto.

(3) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de tractores agrícolas.

Descripción:	Motocultor				
Tipo de luz	Número	Color	Situación (3)	Obligatorio o no	
				Aptos para circular de noche	No aptos para circular de noche
Luz de cruce	1 ó 2 (1)	BLANCO	Delante	Obligatorio	Opcional
Luces indicadoras de dirección	Un número par	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores	Obligatorio	Obligatorio (2)
Señal de emergencia	Igual número que indicadores de dirección	AMARILLO AUTO	Igual que indicadores de dirección	Obligatorio	Obligatorio (2)
Luz de frenado	2	ROJO	Detrás	Opcional	Opcional
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio	Opcional
Luz de posición delantera	2 ó 4	BLANCO	Delante	Obligatorio	Opcional
Luz de posición trasera	2	ROJO	Detrás	Obligatorio	Opcional
Catadióptricos traseros no triangulares	2 ó 4	ROJO	Detrás	Obligatorio	Obligatorio

(1) Podrán llevar una sola en función de las dimensiones del vehículo (cuando los bordes laterales de su superficie iluminante no disten más de 400 mm. de los correspondientes bordes exteriores del vehículo).

(2) Salvo los conducidos a pie o que carezcan de equipo eléctrico.

(3) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de tractores agrícolas.

Para todos los vehículos especiales agrícolas:

La altura de las luces de cruce podrá ser superior a 1,20 metros siempre que en estos casos se regulen de forma que su haz ilumine una zona de 25 metros de longitud, como máximo, por delante del vehículo.

Las luces de gálibo podrán estar situadas en un plano inferior a las del alumbrado ordinario y siempre se colocarán en la parte más alta de la parte más ancha del vehículo. El alumbrado ordinario podrá suplir al de gálibo siempre que se cumpla la condición anterior y no está colocado a más de 250 milímetros de los bordes exteriores del vehículo.

Descripción:	Remolques agrícolas y máquinas de servicios remolcadas. Máquinas remolcadas, agrícolas o de obras				
Tipo de luz	Número	Color	Situación (4)	Obligatorio o no	
				Aptos para circular de noche	No aptos para circular de noche
Luz de marcha atrás	1 ó 2	BLANCO	Detrás	Opcional	Opcional
Luces indicadoras de dirección	Un número par de luces	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores	Obligatorio (1)	Obligatorio (1)
Luz de frenado	2	ROJO	Detrás	Opcional	Opcional
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio	Opcional
Luz de posición delantera	2	BLANCO	Delante	Obligatorio (2)	Opcional
Luz de posición trasera	2	ROJO	Detrás	Obligatorio	Opcional
Luz de gálibo	2 delante 2 detrás	BLANCO delante ROJO detrás	Bordes exteriores y arriba	Obligatorio (3)	Opcional (3)
Luz antiniebla trasera	1 ó 2	ROJO	Detrás	Opcional	Opcional
Catadióptricos traseros triangulares	2	ROJO	Detrás	Obligatorio	Obligatorio
Catadióptricos delanteros no triangulares	2	BLANCO	Delante	Obligatorio	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	Los necesarios	AMARILLO AUTO	Laterales	Obligatorio	Opcional

Descripción:	Remolques agrícolas y máquinas de servicios remolcadas. Máquinas remolcadas, agrícolas o de obras				
Tipo de luz	Número	Color	Situación (4)	Obligatorio o no	
				Aptos para circular de noche	No aptos para circular de noche
Luz interior del habitáculo	Sin especificar	BLANCO		Opcional	Opcional
Luz de trabajo	Sin especificar	BLANCO	Sin especificar	Opcional	Opcional

(1) Solamente posteriores.

(2) Obligatoria cuando su anchura exceda de 20 cm por el lado más desfavorable de la anchura del vehículo tractor. Opcional para el resto.

(3) Luces de gálibo anteriores y posteriores, si el vehículo tiene más de 2,10 m de anchura.

(4) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de tractores agrícolas.

Descripción:	Ciclomotor de dos ruedas			
Tipo de luz	Número	Color	Situación (3)	Obligatorio o no
Luz de cruce	1 ó 2	BLANCO	Delante	Obligatorio
Luz de carretera	1 ó 2	BLANCO	Delante	Opcional
Luces indicadoras de dirección	2 por lado	AMARILLO AUTO	A ambos lados, delante y detrás	Opcional
Luz de frenado	1 ó 2	ROJO	Detrás	Obligatorio (1)
Luz de la placa trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Opcional
Luz de posición delantera	1 ó 2	BLANCO	Delante	Opcional
Luz de posición trasera	1 ó 2	ROJO	Delante	Obligatorio
Catadióptricos traseros no triangulares	1	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadióptricos delanteros no triangulares	1	BLANCO	Delante	Opcional
Catadióptricos laterales no triangulares	1 ó 2 por lado	AMARILLO AUTO	Lateral	Obligatorio (1)
Catadióptricos en los pedales (2)	4	AMARILLO AUTO	2 en cada pedal	Obligatorio

(1) Opcional para ciclomotores puestos en circulación hasta el 1.11.1999.

(2) Cuando éstos existen y no sean retráctiles.

(3) La situación y altura de cada dispositivo se ajustará a lo dispuesto en la reglamentación vigente de vehículos de dos y tres ruedas.

Descripción:	Ciclomotor de tres ruedas o cuatriciclo ligero			
Tipo de luz	Número	Color	Situación (7)	Obligatorio o no
Luz de cruce	1 ó 2 (1)	BLANCO	Delante (2)	Obligatorio
Luz de carretera	1 ó 2 (1)	BLANCO	Delante (2)	Opcional
Luces indicadoras de dirección	2 por lado	AMARILLO AUTO	Bordes exteriores	Obligatorio (3)
Luz de frenado	1 ó 2 (1)	ROJO	Detrás (2)	Obligatorio (6)
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Opcional
Luz de posición delantera	1 ó 2 (1)	BLANCO	Delante (2)	Obligatorio
Luz de posición trasera	1 ó 2 (1)	ROJO	Detrás (2)	Obligatorio
Catadióptricos traseros no triangulares (4)	1 ó 2	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	1 ó 2	AMARILLO AUTO	Laterales	Opcional
Catadióptricos en los pedales	4	AMARILLO AUTO	2 en cada pedal	Obligatorio (5)

(1) Se exigirán dos luces para los vehículos cuya anchura máxima sobrepase los 1.300 mm.

(2) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Para vehículos con anchura superior a 1.300 mm. en los extremos.

(3) Obligatorio para vehículos con carrocería cerrada y opcional para vehículos sin carrocería cerrada.

(4) Un catadióptrico trasero no triangular en los vehículos con anchura hasta 1 m., a partir de la cual deberán estar equipados de dos.

(5) Cuando éstos existan y no sean retráctiles.

(6) Opcional para ciclomotores puestos en circulación hasta el 1.11.99.

(7) La situación y altura de cada dispositvo se ajustará a los dispuesto en la reglamentación vigente de vehículos de dos y tres ruedas.

Descripción:	Ciclos, para circular de noche			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatorio o no**
Luz de posición delantera	1	BLANCO	Delante	Obligatorio
Luz de posición trasera	1	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadióptricos traseros no triangulares	1	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadióptricos laterales no triangulares	1 ó 2	AMARILLO AUTO	Lateral	Obligatorio
Catadióptricos en los pedales	4	AMARILLO AUTO	2 en cada pedal	Obligatorio

Descripción:	Bicicletas para circular de noche			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatorio o no**
Luz de posicion delantera	1	BLANCO	Delante	Obligatorio
Luz de posición trasera	1	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadióptricos traseros no triangulares	1	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadióptricos en los pedales	1 ó 2	AMARILLO AUTO	2 en cada pedal	Opcional
Catadióptricos en los radios de las ruedas	4	AMARILLO AUTO		Opcional

Descripción:	Vehículos de tracción animal, para circular de noche			
Tipo de luz	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatorio o no**
Luz de la placa de matrícula trasera	1	BLANCO	La necesaria para iluminar la placa	Obligatorio
Luz de posición delantera	1 ó 2 (1)	BLANCO	Delante	Obligatorio
Luz de posición trasera	1 ó 2	ROJO	Detrás	Obligatorio
Catadióptricos traseros no trianguiares	2	ROJO	Detrás	Obligatorio

(1) Si la longitud excede de 6 m. llevará 2 luces, o si la forma, dimensiones o carga del vehículo impidiesen la visibilidad de luz única.

ANEXO XI

SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS

1. Materiales

1. El conjunto de la señal estará formado por los materiales que se especifican en cada una de las figuras desarrolladas.

2. En aquellas señales con recubrimiento o lámina reflectante de nivel 2, éste será aplicado a un sustrato pintado o no.

3. Cuando por las características mecánicas del material de sustrato sea exigible un reborde (bordón) en la placa, éste se ajustará a lo dispuesto para el reborde en la figura de la señal correspondiente.

4. Cuando en alguna de las señales deban figurar caracteres embutidos, el relieve tendrá una altura sobre el fondo de 0,9+0,3/–0,4 mm. Se pintará antes o después de la embutición, utilizando exclusivamente tintas de secado forzado.

Se efectuará un ensayo de frotamiento con las siguientes características:

Resistencia del pintado al frotamiento:

Con una muestra de 100 × 100 mm pintada del color de los caracteres, en plano, se sitúa un algodón empapado en acetona y encima un peso de 4 kg, efectuándose un deslizamiento de 10 cm a derecha e izquierda consecutivamente hasta superar 30 pasadas. El ensayo se considerará superado si una vez finalizado no aparecen signos apreciables de deterioro de la pintura.

5. Si se trata de caracteres sin embutición efectuados en el reflectante, se podrán realizar con cualquier medio de impresión que garantice los requisitos de color y retrorreflexión exigidos.

6. En el caso de las balizas de la señal V-24 grúa de servicio de auxilio en carretera, el ensayo de la resistencia de la impresión en la señal se hará de acuerdo con el siguiente procedimiento:

Con una muestra de 200 × 100 mm. pintada como la señal, en plano, se sitúa un algodón empapado en acetona y encima un peso de 4 kg, efectuándose un deslizamiento de 10 cm. a derecha e izquierda consecutivamente hasta superar 30 pasadas. El ensayo se considerará superado si una vez finalizado no aparecen signos apreciables de deterioro de la pintura.

2. Especificaciones

1. Dimensiones de las señales.

Las dimensiones de las señales, de sus caracteres y de sus impresiones, se ajustarán a las correspondientes en cada figura.

2. Contraseña de homologación.

Se marcará en cada señal en el lugar y emplazamiento según consta en las figuras y estará formada por los caracteres V_{xx} (donde xx corresponde al número asignado a la señal, del 1 al 24, en este anexo XI) y un número correlativo que comenzará con el 001, dentro de un rectángulo de 5 mm de altura por 35 mm de largo.

Se admitirán señales V-1, V-2, V-3, V-5, V-6, V-16 y V-23, homologadas conforme a los Reglamentos CEPE/ONU números 27, 65, 69, 70 ó 104, siempre que dichas homologaciones hayan sido concedidas por cualquier Parte contratante del Acuerdo de 1958 revisado.

3. Muestras de prueba a presentar en el laboratorio

Serán necesarias nueve muestras de prueba para realizar en el laboratorio los ensayos necesarios.

4. Especificaciones de láminas reflectantes para las señales V-3 a V-15, V-20 y V-24.

4.1 Retrorreflexión y color.

Las láminas reflectantes habrán de cumplir con los requisitos de color y retrorreflexión más abajo específicados que se denominarán de nivel 2.

Las mediciones correspondientes se realizarán empleando el iluminante normalizado A de la CIE bajo diferentes ángulos de divergencia u observación (α) y de iluminación o entrada (β) en el caso de las medidas de coeficiente de retrorreflexión R´, y el iluminante normalizado D65 de la CIE con un ángulo de 45° con la normal y visualizado según la misma (geometría 45/0) en el caso de las medidas de coordenadas de cromaticidad y factor de luminancia.

Nivel 2: Valores mínimos de coeficiente de retrorreflexión R´ en cd lx-1 m-2

Angularidad		Colores					
Ángulo de divergencia α	**Ángulo de incidencia $\beta_1(\beta_2=0)$**	**Blanco**	**Amarillo**	**Rojo**	**Verde**	**Azul**	**Naranja**
0.33°	5°	180	122	25	21	14	65
	30°	100	67	14	12	8	40
	40°	95	64	13	11	7	20

En aquellos casos en los que se trate de señales serigrafiadas con tintas transparentes, los valores mínimos exigibles serán el 70% de los indicados en la tabla.

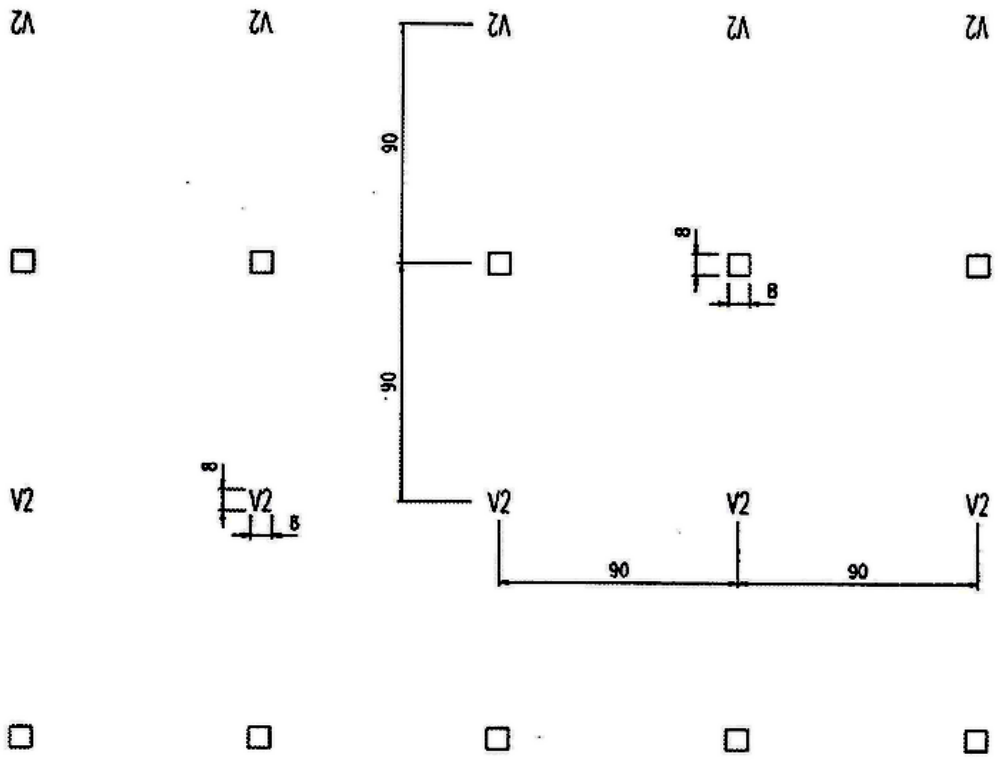
Coordenadas cromáticas de los puntos de intersección en el diagrama de cromaticidad CIE, que determinan el área de color permitida para las láminas reflectantes

Colores	Coordenadas cromáticas					Factor de luminancia mínimo β NIVEL 2
		1	2	3	4	
Blanco	x	0.350	0.300	0.285	0.335	0,27
	y	0.360	0.310	0.325	0.375	
Amarillo	x	0.545	0.487	0.427	0.465	0.16
	y	0.454	0.423	0.483	0.534	
Rojo	x	0.690	0.595	0.569	0.655	0.03
	y	0.310	0.315	0.341	0.345	
Verde	x	0.007	0.248	0.177	0.026	0.03
	y	0.703	0.409	0.362	0.399	
Azul	x	0.078	0.150	0.210	0.137	0.01
	y	0.171	0.220	0.160	0.038	
Naranja	x	0.610	0.535	0.506	0.570	0.14
	y	0.390	0.375	0.404	0.429	

4.2 Marcas para identificación visual.

Las láminas reflectantes del nivel 2 deberán estar provistas de una marca de identificación visual, internamente incorporada a la lámina por el fabricante de la misma durante el proceso de fabricación. Dicha marca deberá ser fácilmente visible bajo condiciones de luz difusa o luz reflectante. Además, esta marca no podrá ser eliminada por medios físicos o químicos sin causar daños irreparables al sistema reflectante y deberá ser igualmente visible durante todo el período de vida útil de la lámina.

Esta marca consistirá en dos logotipos de tamaño máximo de 8 mm × 8 mm: uno indicativo de la marca del fabricante, y el otro la letra V, seguida de la cifra 2 indicativa del nivel. Las distancias entre los centros de los logotipos de identificación serán de 90 mm tanto en horizontal como en vertical. Los logotipos del fabricante y nivel irán colocados alternativamente en toda la superficie de la lámina según se muestra en la figura adjunta:



Logotipo para identificación visual de la láminas reflectantes de NIVEL 2

5. Especificaciones de color para las láminas fluorescentes

Las láminas fluorescentes rojas deberán cumplir los requisitos que siguen en lo referente a coordenadas cromáticas y factor de luminancia, siendo las mediciones realizadas empleando el iluminante normalizado D65 de la CIE con un ángulo de 45° con la normal y visualizando según la misma (geometría 45/0).

Coordenadas cromáticas de los puntos de intersección en el diagrama de cromaticidad CIE, que determinan el área de color permitida para las láminas fluorescentes rojas

	Coordenadas cromáticas				Factor de luminancia mínimo β
	1	2	3	4	
x	0.690	0.595	0.569	0.655	0.3
y	0.310	0.315	0.341	0.345	

6. Ensayos de homologación para las placas correspondientes a las señales V-3 a V-15, V-20 y V-24.

Resistencia a la temperatura:

Se mantendrá una unidad de muestra, en una atmósfera seca a una temperatura de 65 ± 2 °C, durante un período de 12 horas, después de lo cual se dejará enfriar la muestra durante 1 hora a una temperatura de 23 ± 2 °C. Después se le mantendrá durante 12 horas a una temperatura de -20 ± 2 °C.

La muestra será examinada después de un período de recuperación de 4 horas en condiciones normales de laboratorio.

Después de esta prueba no deberá presentarse evidencia alguna de fisura o deterioro apreciable en las superficies. El coeficiente de retrorreflexión R´ medido a 5° de ángulo de entrada y 0,33° de ángulo de observación no será menor que el 80% del valor especificado.

Resistencia al agua:

Se sumergirá una muestra en agua destilada a una temperatura de 23 ± 5 °C durante un período de 18 horas; después se le dejará secar durante 2 horas en condiciones normales de laboratorio.

Una vez terminada la prueba, se examinará la muestra. Ninguna parte interior, desde 10 mm del borde, deberá mostrar evidencia alguna de deterioro que pudiera reducir el rendimiento de la lámina.

Limpieza:

La muestra, untada con una mezcla de aceite lubricante detergente y grafito, deberá poderse limpiar fácilmente sin dañar las superficies reflectantes o fluorescentes cuando se le limpia con un disolvente alifático suave, como el n-heptano, seguida de un lavado con un detergente neutro.

V-1. VEHÍCULO PRIORITARIO

1. La utilización de la señal V-1 en un vehículo indica la prestación de un servicio de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, o de asistencia sanitaria, en servicio urgente. La señal V-1 podrá utilizarse simultáneamente con el aparato emisor de señales acústicas especiales.

2. La utilización de la señal V-1 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalado como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.

3. La señal luminosa de vehículo prioritario V-1 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.

Este dispositivo se instalará en la parte delantera del plano superior del vehículo, por encima de la luz más alta, o a lo largo del perímetro de la zona más alta de la parte delantera y trasera del vehículo.

En las motocicletas el dispositivo irá situado en la parte trasera, sobre un cabezal telescópico que permita elevarlo por encima de la parte más alta de ésta, o incrustado en la parte delantera y trasera de las motocicletas sin sobresalir del carenado.

En ningún caso la señal luminosa V-1 afectará a la visibilidad del conductor, y deberá ser visible en todas las direcciones a una distancia mínima de 50 metros.

4. Los vehículos de policía, además, podrán utilizar con carácter voluntario un sistema auxiliar constituido por dos fuentes luminosas (intermitentes o estroboscópicas), de color azul. Este sistema estará instalado en el frontal del vehículo, a la altura de las luces de cruce, o por encima de ellas en el caso de las motocicletas.

5. Queda prohibido el montaje y la utilización de la señal V-1 en vehículos que no sean prioritarios, por no prestar los servicios que se indican en el apartado 1.

V-2. VEHÍCULO-OBSTÁCULO EN LA VÍA

1. La utilización de la señal V-2 en un vehículo indica la posición en la vía o en sus inmediaciones de un vehículo que desempeña un servicio, actividad u operación de trabajo, en situación de parada o estacionamiento, o a una velocidad que no supere los 40 kilómetros por hora.

Tendrán obligación de utilizar esta señal todos los vehículos que habitualmente desarrollen en la vía las acciones indicadas anteriormente. Igualmente tendrán obligación de utilizar esta señal los vehículos en régimen de transporte especial y sus vehículos piloto o de acompañamiento, en los términos indicados en la autorización especial de circulación, así como los vehículos de acompañamiento de las pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos y de las columnas militares.

Podrá utilizar esta señal todo vehículo que, por causa de avería o accidente, se encuentre en alguno de los supuestos previstos en el párrafo primero.

En caso de avería de esta señal, deberá utilizarse la luz de cruce junto con las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

2. La utilización de la señal V-2 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalado como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.

3. La señal luminosa V-2 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color amarillo auto, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65. Deberá ser visible en todas las direcciones, desde una distancia de 100 metros.

En todos los casos, el dispositivo se instalará por encima de las luces más altas indicadoras del cambio de dirección, y no podrá afectar a la visibilidad del conductor ni a la resistencia de la estructura de protección del vehículo.

4. Los vehículos que tienen obligación de utilizar la señal luminosa V-2, además podrán llevar con carácter voluntario en el contorno del vehículo unos distintivos retrorreflectantes que se ajustarán a las siguientes características:

a) Los distintivos serán de material retrorreflectante de las clases 1 ó 2, según la norma UNE-EN 12899, con franjas alternas rojas y blancas.

b) La inclinación de las franjas será de 45º sobre la horizontal; la anchura mínima del distintivo, de 140 mm; y la anchura de las franjas, de 100 mm.

c) Si las franjas van colocadas en la parte delantera y trasera de los vehículos irán en forma de V invertida desde el centro del vehículo y si están en los laterales, irán en dispuestas en el sentido de la marcha del vehículo.

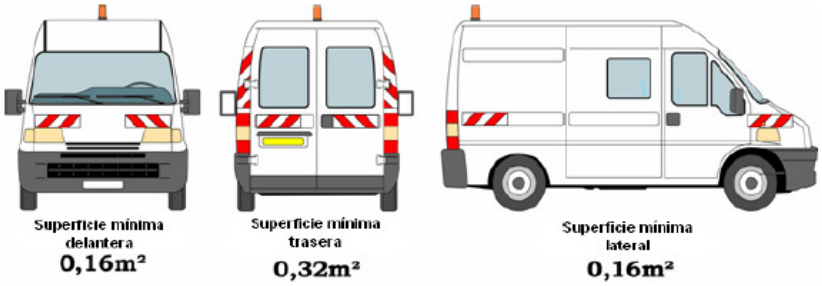
d) La superficie mínima de los distintivos en la parte delantera será de 0,16 m^2; en la parte trasera, de 0,32 m^2; y en los laterales, de 0,16 m^2.

e) Ejemplos:

DIMENSIONES Y FORMA:



α: inclinación de las franjas a 45º
L: anchura mínima del distintivo 140 mm
P: anchura de las franjas 100 mm
DISPOSICIÓN:



5. Queda prohibido el montaje y la utilización de la señal V-2 en vehículos que no constituyan un obstáculo en la vía por no concurrir las circunstancias que se indican en el apartado 1.

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.

V-3. VEHÍCULO DE POLICÍA

1. Señaliza un vehículo de esta clase en servicio no urgente.

2. Estará constituida por una rotulación, reflectante o no, en los costados del vehículo, que incorpora la denominación del cuerpo policial y su imagen corporativa.

3. Además de la señal descrita en el número anterior, podrá llevar:

a) Al menos, una línea de contorno longitudinal en material reflectante que se dispondrá por todo el perímetro del vehículo, la cual cumplirá los requisitos especificados para el nivel 2 y será de las siguientes anchuras mínimas:

Vehículos con M.M.A. menor o igual a 3.500 kg: 7 cm.
Vehículos con M.M.A. mayor de 3.500 kg: 10 cm.

El color de las citadas líneas de contorno podrá ser cualquiera de los especificados en la tabla de coordenadas cromáticas o combinaciones de los mismos, con la excepción del blanco hacia atrás.

La ubicación de las líneas de contorno deberá realizarse de modo que se garantice la señalización del vehículo en toda su longitud (laterales) y anchura (trasera y delantera), así como la forma y dimensiones del contorno total en el caso de que se empleen varias líneas o bandas.

Los materiales reflectantes cumplirán los requisitos especificados y habrán de superar los ensayos igualmente descritos para los mismos.

b) Un alumbrado de posición o crucero, ubicado en el interior del sistema de señalización prioritaria, situado en la parte delantera del plano superior del vehículo, del mismo color que la señal V-1, homologada conforme al Reglamento ECE número 65, así como un cartel con la misma iluminación y rotulación del Cuerpo a que pertenece.

V-4. LIMITACIÓN DE VELOCIDAD

1. Indica que el vehículo no debe circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la cifra que figura en la señal.

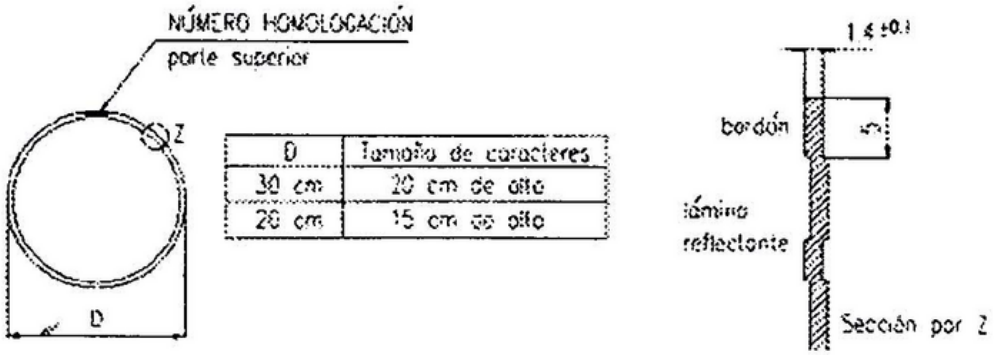
2. Será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, esta señal en los casos siguientes:

a) Para determinados conductores, en razón a sus circunstancias personales.

b) Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto.

c) Para vehículos que precisen autorización especial para circular.

3. Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal son las que se indican a continuación:



Aquellos vehículos que por sus dimensiones no permitan colocar la señal del tamaño indicado llevarán otra de dimensiones reducidas de 100 mm de diámetro con una altura de caracteres de 70 mm.

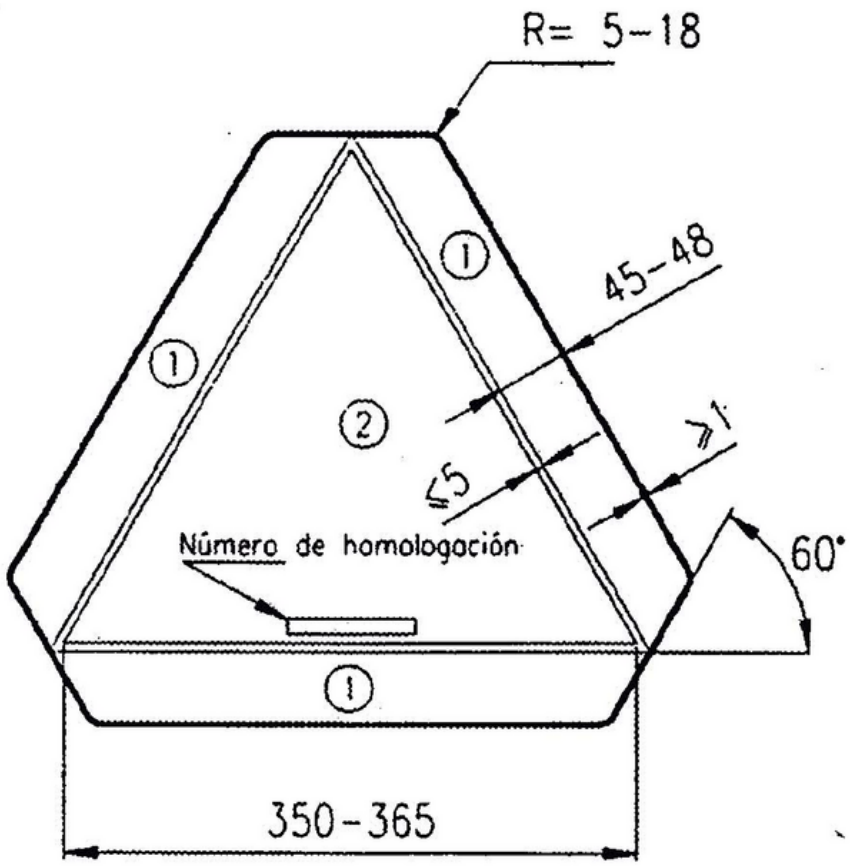
LÁMINA REFLECTANTE.	Color: Blanco nivel 2.
MATERIAL DEL SUSTRATO.	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
CARACTERES Y SUS TINTAS.	Pintado antes o después de la embutición. Tipo de tinta: Negro mate. Embutidos en relieve.
BORDÓN.	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) con una embutición de 0.8 ± 0.2 mm pintado en negro, plano de 5 mm.

V-5. VEHÍCULO LENTO

1. Indica que se trata de un vehículo de motor o conjunto de vehículos, que, por construcción, no puede sobrepasar la velocidad de 40 kilómetros por hora.

2. Esta señal, que se instalará en la parte posterior del vehículo, será optativa para los vehículos de motor o conjuntos de vehículos que deban llevar la señal V-4 de limitación de velocidad.

3. Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal son las que se indican a continuación:



① MATERIAL REFLECTANTE ROJO O CATADIÓPTRICO ROJO

② MATERIAL FLUORESCENTE ROJO

LÁMINA REFLECTANTE O CATADIÓPTRICO.	Color: Rojo nivel 2.
LÁMINA FLUORESCENTE.	Color: Rojo.
MATERIAL DEL SUSTRATO.	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.

V-6. VEHÍCULO LARGO

1. Indica que el vehículo o conjunto de vehículos tiene una longitud superior a 12 metros.

2. Esta señal deberá estar colocada en la parte posterior del vehículo y centrada con respecto al eje del mismo. Esta placa podrá ser sustituida, cuando sea aconsejable para su mejor colocación, por dos de características análogas a la anterior, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En todos los casos las placas se colocarán a una distancia del suelo entre 500 y 1.500 milímetros.

3. Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal son las que se indican a continuación:

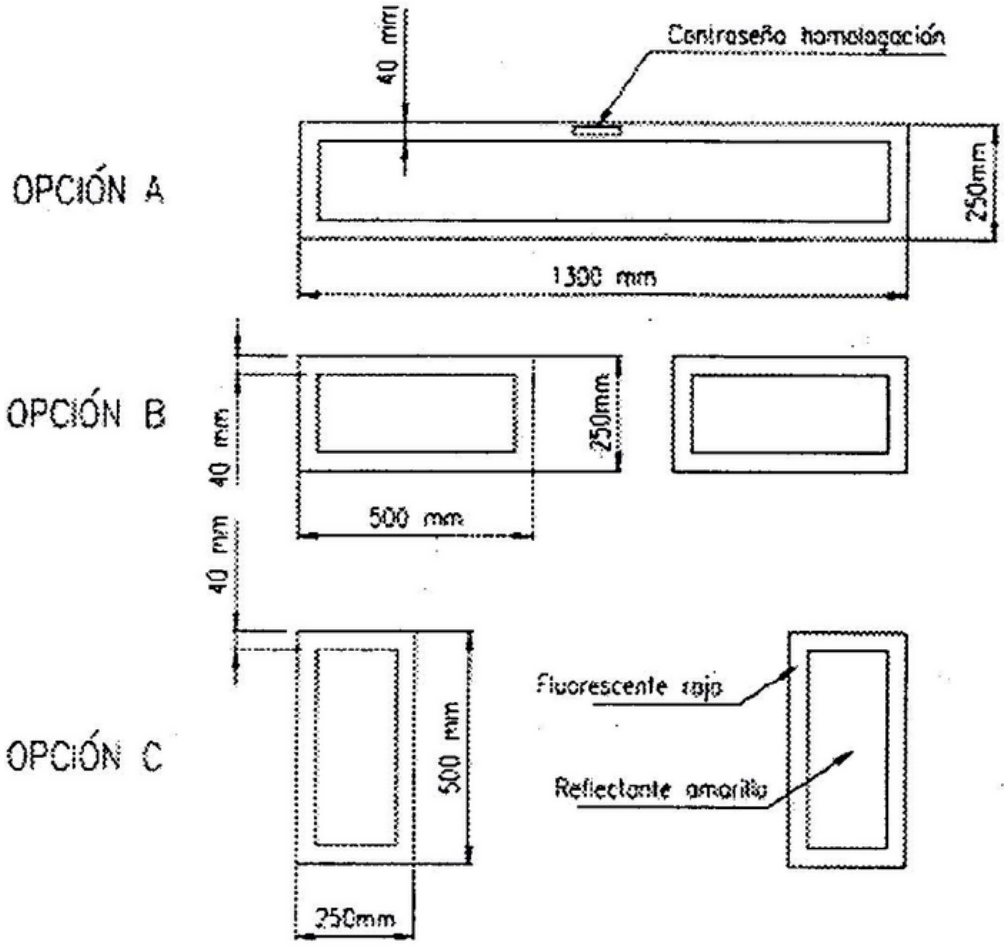


LÁMINA REFLECTANTE.	Color: Amarillo nivel 2.
LÁMINA FLUORESCENTE.	Color: Rojo.
MATERIAL DEL SUSTRATO.	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.

4. Estas placas deberán estar homologadas de acuerdo con la reglamentación vigente que se recoge en el anexo I.

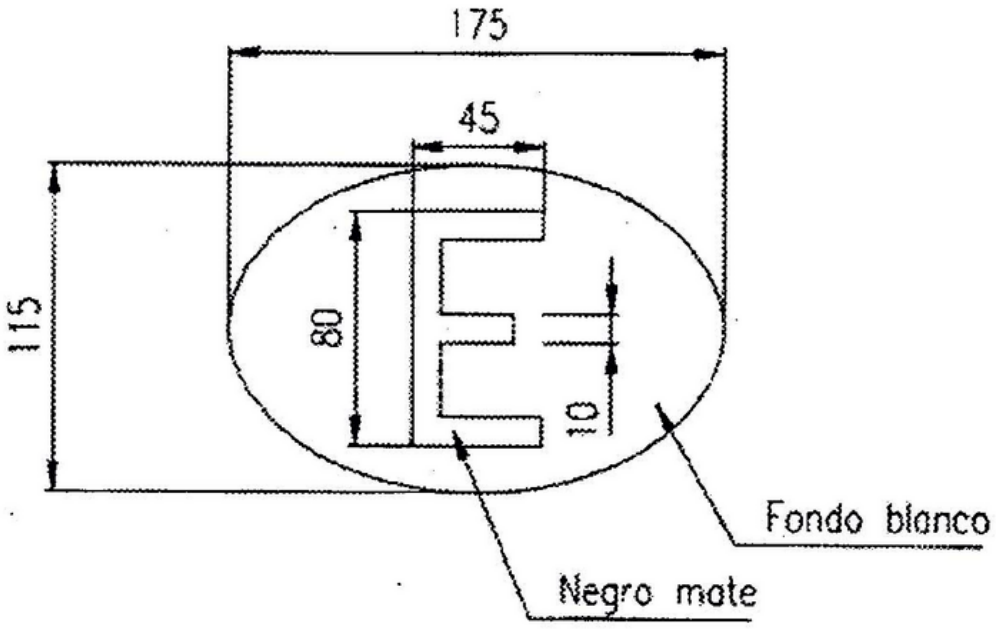
V-7. DISTINTIVO DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA

1. Indica que el vehículo está matriculado en España.

2. Este distintivo deberá estar situado en la parte posterior del vehículo, inscrito en el mismo o en una placa separada.

Cuando el signo distintivo esté inscrito en una placa especial, ésta deberá ser fijada en posición vertical o casi vertical, y perpendicularmente al plano longitudinal mediano del vehículo. Si se adosa o pinta en el propio vehículo, deberá quedar en una superficie vertical o casi vertical.

3. El signo distintivo de la nacionalidad española del vehículo consistirá en una letra E latina mayúscula pintada sobre una elipse, debiendo ajustarse sus dimensiones, color y características técnicas a lo que se indica a continuación:



MATERIAL DEL SUSTRATO.	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal..

V-8. DISTINTIVO DE NACIONALIDAD EXTRANJERA

1. Indica que el vehículo está matriculado en el país a que corresponden las siglas que contiene, siendo su instalación obligatoria para circular por España.

2. Este distintivo deberá estar situado en la parte posterior del vehículo, inscrito en el mismo o en una placa separada.

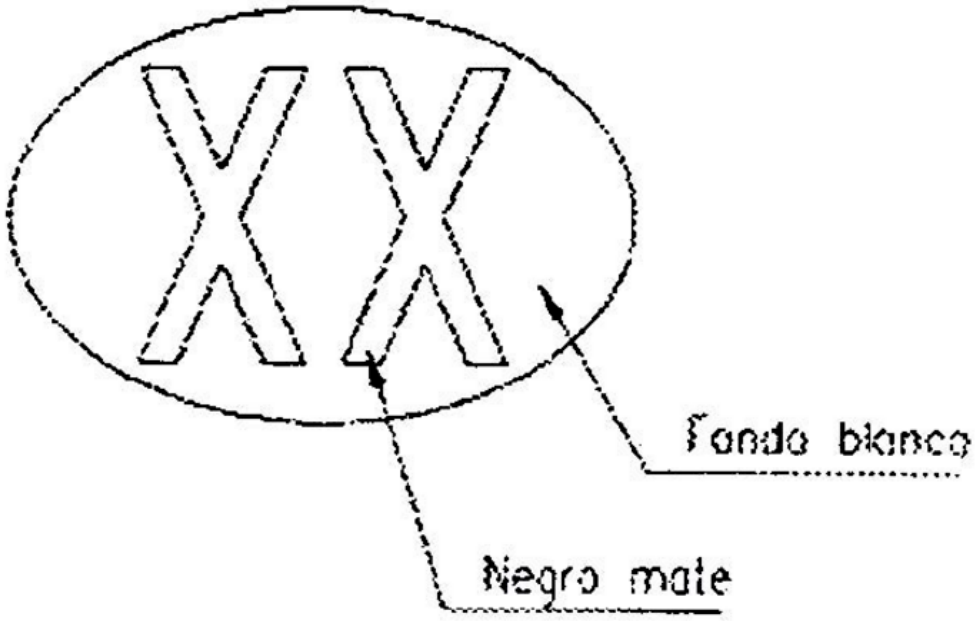
Cuando el signo distintivo esté inscrito en una placa especial, ésta deberá ser fijada en posición vertical o casi vertical, y perpendicularmente al plano longitudinal mediano del vehículo, Si se adosa o pinta en el propio vehículo, deberá quedar en una superficie vertical o casi vertical.

3. El signo distintivo de la nacionalidad extranjera deberá estar compuesto de una a tres letras, mayúsculas en caracteres latinos, pintadas sobre una elipse, debiendo ajustarse sus dimensiones, color y características técnicas a lo que se indica a continuación:

Las letras tendrán una altura máxima de 80 mm y la anchura mínima de sus trazos será de 10 mm. Deberán estar pintadas en negro sobre fondo blanco de forma elíptica con el eje mayor en posición horizontal.

Si el signo distintivo consta de tres letras, las dimensiones mínimas de la elipse serán 240 mm de ancho por 145 mm de alto. Estas dimensiones podrán reducirse a 175 mm de ancho y 115 mm de alto, si el signo consta de menos de tres letras.

En los signos distintivos de las motocicletas, tanto si constan de una como de dos o tres letras, las dimensiones de la elipse podrán reducirse a 175 mm de ancho por 115 mm de alto.



4. Las letras de los diferentes Estados que deben figurar en el distintivo de nacionalidad extranjera son los especificados a continuación:

Adem (Reino Unido)	ADN
Albania	AL
Alderner (Reino Unido)	GBA
Alemania	D
Andorra	AND
Antillas Neerlandeses (Países Bajos)	NA
Argelia	DZ
Argentina	RA
Australia	AUS
Austria	A
Bahamas (Reino Unido)	BS
Bahrein	BRN
Bangladesh	BD
Barbados	BDS
Bélgica	B
Benin	DY
Bielorrusia	SU
Birmania	BUR
Bosnia y Herzegovina	BIH
Botswana	RB
Brasil	BR
Brunei (Reino Unido)	BRU
Bulgaria	BG
Cambodia	K
Canadá	CDN
Congo	RCB
Corea (República de)	ROK
Costa de Marfil	CI
Costa Rica	CR
Croacia	HR
Checa (República)	CZ
Chile	RCH
China	RC
Chipre	CY
Dinamarca	DK
Dominicana (República)	DOM
Ecuador	EC
Egipto	ET

Eslovaquia	SK
Eslovenia	SLO
Estados Unidos de América	USA
Estonia	EST
Fidji	FJI
Filipinas	RP
Finlandia	FIN
Francia	F
Gambia	WAG
Georgia	GE
Ghana	GH
Gibraltar (Reino Unido)	GBZ
Grecia	GR
Guatemala	GCA
Guayana	GUY
Guernesey (Reino Unido)	GBG
Haití	RH
Honduras Británica (Reino Unido)	BH
Hungria	H
República Centro Africana	RCA
India	IND
Indonesia	RI
Irán (República Islámica de)	IR
Irlanda	IRL
Isla de Man (Reino Unido)	GBM
Islas Feroe	FR
Islas del Viento (Reino Unido):	
Granada	WG
San Vicente	WV
Santa Lucía	WL
Israel	IL
Italia	I
Jamaica	JA
Japón	J
Jersey (Reino Unido)	GBJ
Jordania	HKJ
Kazakhstan	KZ
Kyrgyzstan	KS
Kenya	EAK
Kuwait	KWT
Laos (República Democrática Popular)	LAO
Larvia	LV
Lesoto	LS
Líbano	RL
Lituania	LT
Luxemburgo	L
Macedonia (República)	MK
Madagascar	RM
Malawi	MW
Malasia (Federación de)	MAL
Mali	RMM
Malta	M
Marruecos	MA
Méjico	MEX
Mónaco	MC
Namibia	NAM
Nicaragua	NIC
Níger	RN
Nigeria	WAN
Noruega	N
Nueva Zelanda	NZ
Países Bajos	NL
Pakistán	PK
Papúa Nueva Guinea	PNG
Paraguay	PY
Perú	PE
Polonia	PL
Portugal	P
Reino Unido	GB
Rhodesia del Sur	RSR

Ruanda	RWA
Rumania	RO
Rusia (Federación)	RUS
Samoa Occidental	WS
San Marino	RSM
Santa Sede	V
Senegal	SN
Seychelles	SY
Singapur	SGP
Siria (República Árabe)	SYR
Sierra Leona	WAL
Sri Lanka	CL
Souazilandia	SD
Sudáfrica	ZA
Suecia	S
Suiza	CH
Surinam (Países Bajos)	SME
Tailandia	T
Tanganyka (Tanzania)	EAT
Tajikistan	TJ
Togo	TG
Trinidad y Tobago	TT
Túnez	TN
Turkmenistán	TM
Turquía	TR
Ucrania	UA
Uganda	EAU
Uruguay	ROU
Uzbekistán	UZ
Venezuela	YV
Yugoslavia	YU
Zaire	ZRE
Zambia	RNR
Zanzíbar (Tanzania)	EAZ
Zimbabwe	ZW

V-9. SERVICIO PÚBLICO

1. Indica que el vehículo está dedicado a prestar servicios públicos.

2. Este distintivo consistirá en dos placas colocadas, respectivamente, una en la parte anterior y otra en la posterior del vehículo, al lado de sus placas de matrícula.

Los vehículos que no tengan obligación de llevar placa de matrícula delantera podrán llevar sólo una placa de servicio público en la parte posteriór.

La placa posterior de S.P. deberá llevar una luz que cumpla las mismas condiciones establecidas para la placa posterior de matrícula.

3. En estas placas se destacarán las letras S.P. debiendo ajustarse sus dimensiones, color y características técnicas a lo que se indica a continuación:

Dimensiones (mm) de las placas anterior y posterior	Motocicletas, vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos de tres ruedas y cuatriciclos	Demás vehículos
Longitud de la placa	150	225
Altura de la placa	75	120
Altura de las letras	50	80
Anchura de las letras	45	60
Espacio entre letras	20	35
Grueso uniforme del trazo	6	8

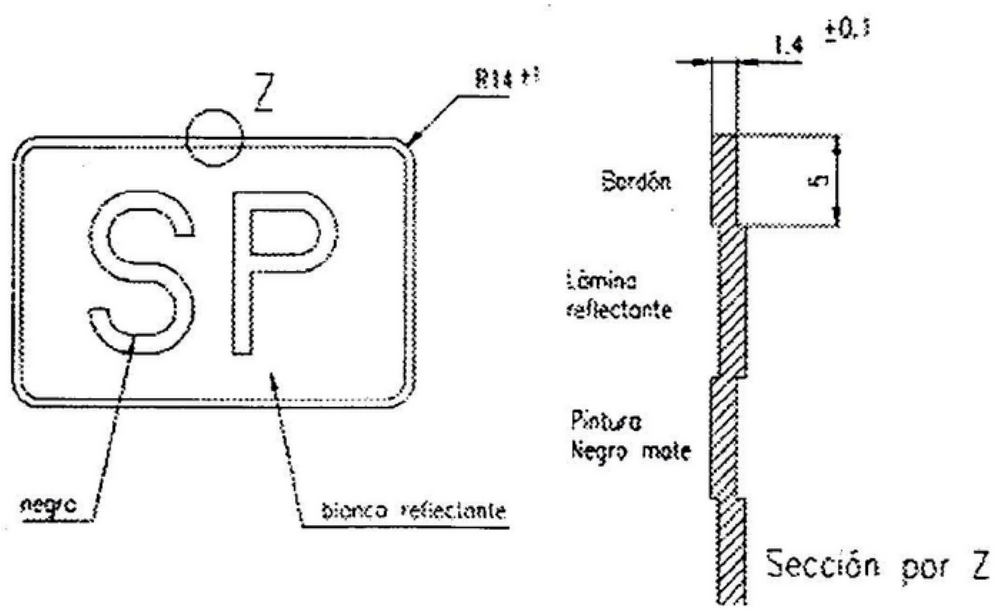


LÁMINA REFLECTANTE	Color: Blanco nivel 2.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
CARACTERES Y SUS TINTAS	Pintado antes o después de la embutición. Tipo de tinta: Negro mate. Forma del carácter: según figura adjunta.
BORDÓN	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) con una embutición de 0.8 ± 0.2 mm pintado de negro plano de 5 mm.

V-10. TRANSPORTE ESCOLAR

1. Indica que el vehiculo está realizando esta clase de transporte.

2. Este distintivo deberá colocarse dentro del vehículo, en la parte frontal y en la parte posterior del mismo, de forma que resulte visible desde el exterior.

La señal deberá tener un sistema de fijación al vehículo de forma que quede perpendicular al eje del vehículo de manera que garantice el funcionamiento estable y que se pueda quitar o poner de forma sencilla y sin herramientas. El dispositivo de fijación y la señal deberán cumplir las prescripciones de radio de las aristas de ≥ 2,5 mm o dureza (SHORE ≤ A50).

3. Las dimensiones, color, contenido y características técnicas de esta señal son las que se indican a continuación:

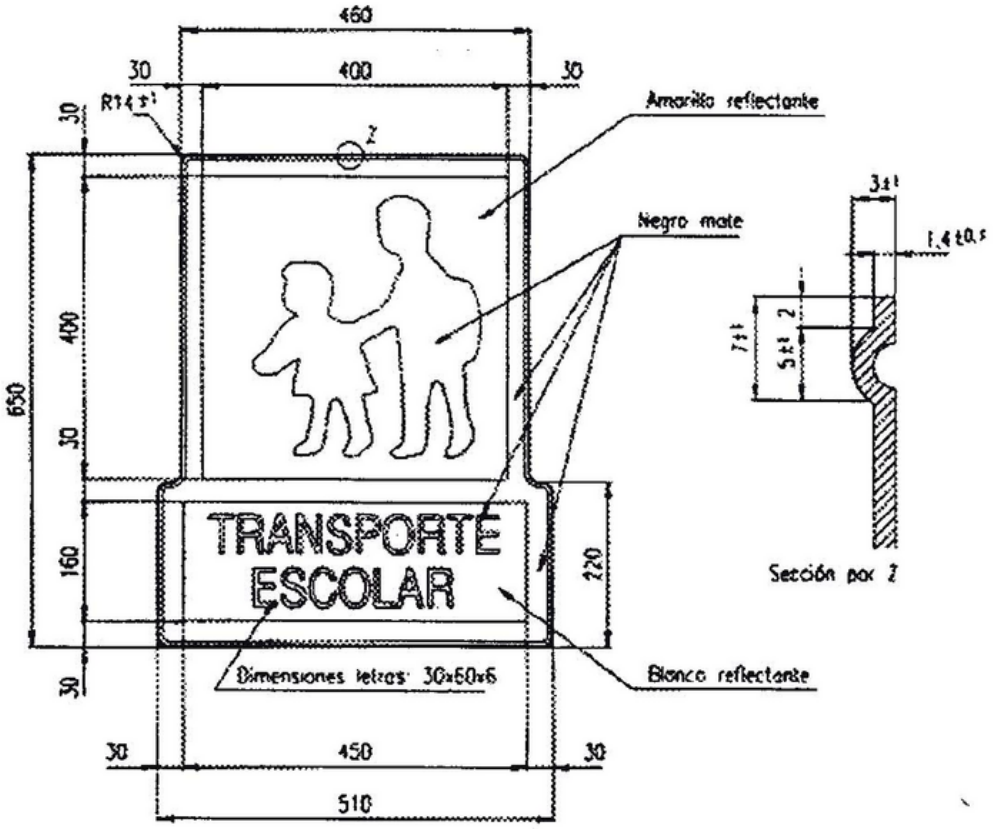


LÁMINA REFLECTANTE	Color: Amarillo nivel 2/blanco nivel 2.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
CARACTERES Y SUS TINTAS	Tipo de tinta: Negro mate. Forma del carácter: según figura adjunta.

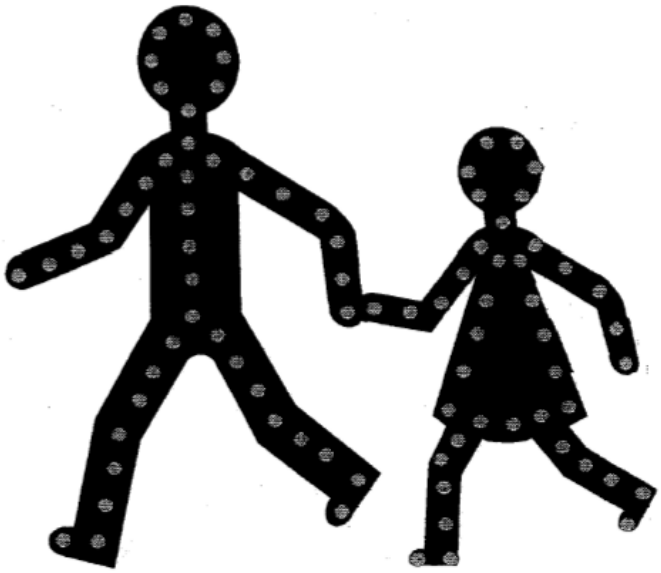
4. Opcionalmente y como alternativa en el número, dimensiones y contenido de las señales reguladas en los puntos 2 y 3 precedentes, se podrá utilizar la señal anterior en la que quede suprimido el rectángulo inferior con la leyenda "transporte escolar", permaneciendo únicamente un cuadrado con la figura de los niños, con los siguientes tamaños:

Vehículos de hasta 19 plazas: sin distintivo delantero y con la señal trasera de 20 centímetros de lado.

Vehículos de más de 19 plazas y hasta 10 metros de longitud: señales delantera y trasera, ambas de 20 centímetros de lado.

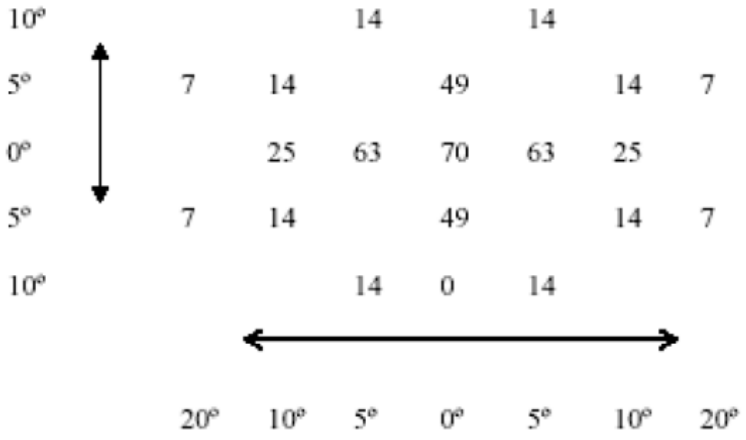
Vehículos de más de 10 metros de longitud: señales delantera y trasera, de 36 centímetros de lado.

5. En la señal definida en los puntos 3 y 4 anteriores, el pictograma podrá ser sustituido por el que se inserta a continuación:



Este pictograma deberá ir provisto de un dispositivo luminoso que tenga las siguientes características:

a) Intensidad de la luz. El sistema óptico estará diseñado de forma que la luz cubra un campo de visibilidad horizontal hacia el exterior del vehículo de 80º y 45º al interior en vertical ± 15º hacia arriba o hacia abajo en el interior de este campo. La intensidad de luz emitida debe ser igual o superior a 0,3 cd e inferior a 280 cd. Además, en los ángulos indicados a continuación, la luz sería igual o superior a los límites especificados a continuación en cd:



Ángulo de Visibilidad



∈ eje de referencia paralelo al eje del vehículo y dirección del vehículo.

b) Especificaciones eléctricas. El dispositivo óptico deberá estar diseñado para funcionar a 12 ó 24 V corriente continua. Los ensayos fotométricos y colorimétricos se efectúan con una tensión de ensayo de 13,5 ó 28 V o con la fuente de energía suministrada por el fabricante, alimentada la misma con las tensiones de ensayo prescritas de 13,5 V ó 28 V. La señal en el vehículo deberá activarse simultáneamente al desbloqueo del pestillo de cualquiera de las puertas del vehículo y antes de que se abran totalmente y funcionará intermitentemente con una cadencia de 90 ± 30 períodos por minuto y con un tiempo de encendido de un 30% ± 5% del período y un tiempo de apagado de un 70 ± 5%.

c) Los ensayos fotométricos se realizarán encendiendo la luz permanentemente. Durante el ensayo fotométrico y en caso que el dispositivo se caliente de manera anormal, se podrán utilizar sistemas para evitar un calentamiento excesivo.

d) La señal deberá apagarse después del cerrado de las puertas del vehículo, tolerándose no obstante que permanezca iluminada hasta veinte segundos después de dicho cierre.

e) En caso de estar realizado con varias fuentes luminosas, deberá disponer de un dispositivo de aviso de lámpara o led fundido o en mal estado. Este aviso tendrá un testigo de tipo luminoso o acústico que indique que la señal no funciona correctamente y hay que sustituirla.

f) Funcionamiento a temperaturas extremas. El dispositivo y sus circuitos electrónicos asociados se someterán a una temperatura de 65º durante un período de 6 horas de funcionamiento continuo.

Otra muestra se someterá a una temperatura a -20 ºC durante 6 horas de funcionamiento continuo.

Al final de los mismos se comprobará que satisfacen las prescripciones fotométricas y colorimétricas sin disminución sensible de las características iniciales.

g) Ensayo de color. La luz emitida por la señal alimentada a 13,5 ó 28 V corriente continua, deberá estar dentro de las especificaciones siguientes, coordenadas cromáticas CIE conforme a la Convención sobre la Circulación por Carretera (E/CONF 56/ 16/ REV. 1).

Límite hacia el Verde $y \leq x - 0,12$
Rojo $y \geq 0,390$
Blanco $y \geq 0,790 - 0,67x$.

h) Realización de los ensayos. La comprobación de cumplimiento de las características definidas en los apartados a) hasta g) anteriores se realizará en un laboratorio autorizado en España por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en otro Estado miembro de la Unión Europea, en un país integrante del Espacio Económico Europeo o en Turquía.

El laboratorio, si los ensayos son satisfactorios, emitirá un certificado en tal sentido, indicando las marcas que identifican la señal.

i) Compatibilidad electromagnética. La señal cumplirá lo establecido para ensayos de emisiones e inmunidad de la Directiva 72/245/CEE, y sus modificaciones, relativa a la compatibilidad electromagnética.

V-11. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Indica que el vehículo transporta mercancías peligrosas.

2. Este distintivo se fijará en la parte delantera y en la parte trasera de la unidad de transporte, perpendicularmente al eje longitudinal de ésta y habrán de ser bien visibles.

Además, deberán llevar otros dos distintivos idénticos a los descritos en el párrafo anterior, en los costados del vehículo, paralelamente al eje longitudinal del mismo y de manera claramente visible, en los que deberán constar los números de identificación prescritos en el apéndice B.5 del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, para cada una de las materias transportadas, los siguientes vehículos:

a) Los vehículos cisterna o las unidades de transporte que consten de una o varias cisternas, incluidas en el citado apéndice.

b) Las unidades de transporte y los contenedores que transporten materias sólidas peligrosas a granel incluidas en el repetido apéndice.

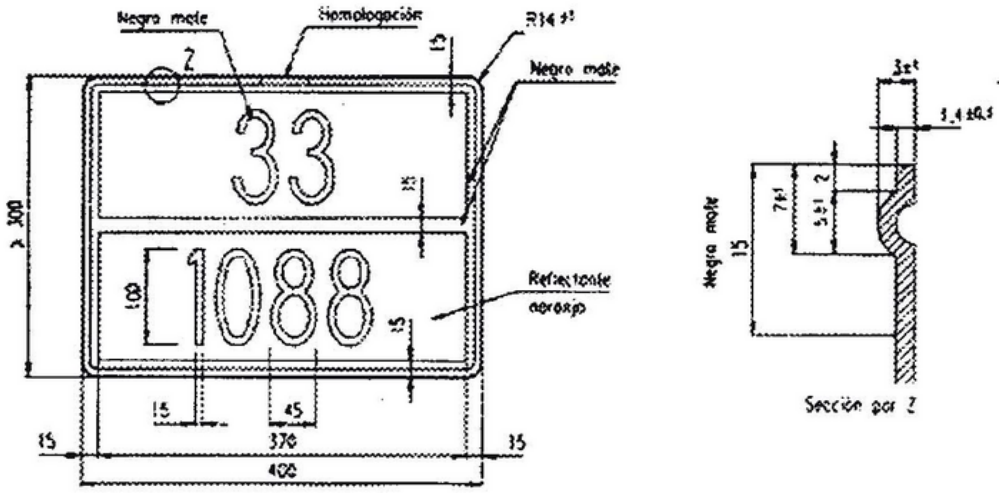
En el caso de contenedores que transporten materias sólidas peligrosas a granel y en el caso de contenedores cisterna, los paneles situados en los costados podrán ser reemplazados por una hoja autoadhesiva, una pintura o cualquier otro procedimiento equivalente siempre que el material utilizado a tal efecto sea resistente a la intemperie y garantice una señalización duradera.

Sobre las unidades de transporte que transporten solamente una de las materias incluidas en el apéndice B.5, los paneles situados en los costados no serán necesarios en el caso en que, los colocados en las partes delantera y trasera vayan provistos de los números de identificación prescritos en el citado apéndice.

Las disposiciones anteriores son aplicables igualmente a las cisternas fijas o desmontables, a los contenedores - cisterna y a las baterías de recipientes vacías, sin limpiar y sin desgasificar, así como a los vehículos para granel vacíos y contenedores para granel vacíos sin limpiar.

Los paneles de color naranja que no se refieran a las mercancías peligrosas transportadas, o a los residuos de dichas mercancías, deberán ser retirados o cubiertos totalmente.

3. En la parte superior del panel deberá figurar el número de identificación del peligro, y en la parte inferior, el número de identificación de la materia, debiendo ajustarse sus dimensiones, color y características técnicas a lo dispuesto a continuación:



Si el tamaño y la construcción del vehículo son tales que la superficie disponible sea insuficiente para fijar dichos paneles, sus dimensiones podrán ser reducidas hasta 300 mm para la base, 120 mm para la altura y 10 mm para el reborde negro.

LÁMINA REFLECTANTE	Color: NARANJA NIVEL 2.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha metálica de 1 ± 0.2 mm.
CARACTERES Y SUS TINTAS	Pintado antes o después de la embutición. Tipo de tinta: Negro mate.
BORDÓN	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) según la figura adjunta.

4. Las muestras que se presenten a homologación se someterán al siguiente ensayo de resistencia al fuego:

Se someterán dos muestras a la acción del fuego durante 15 minutos en las condiciones que se detallan a continuación:

a) Hogar de quemado: Formado por una artesa circular de 720 mm de diámetro y 150 mm de altura, conteniendo 50 litros de gasolina de 96 octanos.

b) Las dos muestras a quemar se colocarán de forma que el borde interior del panel quede a una altura de 500 mm del borde superior de la artesa y centrado con el recipiente.

c) El sitio donde se realice la prueba estará adecuadamente protegido de corrientes de aire.

d) Al cabo de quince minutos se retirarán las muestras de la llama. Los caracteres de ambas muestras deberán ser claramente legibles a una distancia de 5 metros.

e) En los paneles de números intercambiables no se admitirá un desplazamiento de los mismos que pueda alterar su orden de identificación.

V-12. PLACA DE ENSAYO O INVESTIGACIÓN

1. Indica que el vehículo está efectuando pruebas especiales o ensayos de investigación.

2. Esta señal se colocará, una en la parte anterior y otra en la posterior del vehículo, al lado de la placa de matrícula.

3. En la señal deberán figurar las letras F.V. embutidas, y sus dimensiones, color características técnicas se ajustarán a lo dispuesto a continuación:

Dimensiones (mm) de las placas anterior y posterior	Motocicletas, vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos de tres ruedas y cuatriciclos	Demás vehículos
Longitud de la placa	150	187,5

Dimensiones (mm) de las placas anterior y posterior	Motocicletas, vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos de tres ruedas y cuatriciclos	Demás vehículos
Altura de la placa	75	100
Altura de las letras	50	66,5
Anchura de las letras	45	50
Espacio entre letras	20	29
Grueso uniforme del trazo	6	6,5

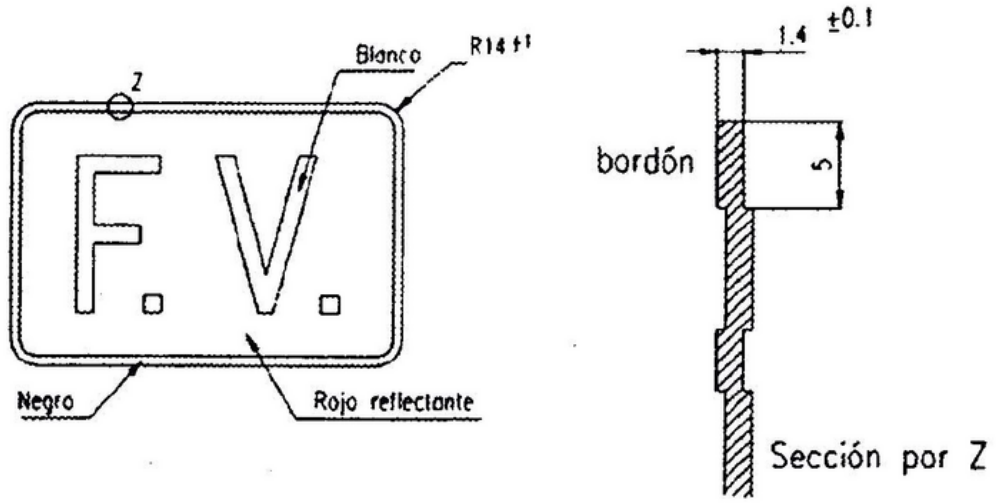


LÁMINA RETRORREFLECTANTE	Fondo: ROJO NIVEL 2 Caracteres: BLANCO MATE.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
BORDÓN	Exteriormente a la superfície reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) con una embutición de 08 ± 0.2 mm, pintado en negro, plano de 5 mm.

V-13. CONDUCTOR NOVEL

1. Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad.

2. Deberán llevar esta señal los vehículos cuyos conductores hayan obtenido por primera vez un permiso de conducción durante el período de un año. El cómputo de este plazo se suspenderá por el período en el que el permiso se encuentre en situación de pérdida de vigencia, así como en el de intervención del permiso o privación del derecho a conducir vehículos a motor que se acuerde contra dichos conductores. Una vez que hayan concluido los motivos que dieron lugar a su suspensión, el plazo de un año continuará contabilizándose desde el momento en que hubiera quedado antes de la suspensión hasta que se complete el período de un año.

No se considerará que hayan obtenido permiso de conducción por primera vez aquellos conductores que hubieran sido titulares, con posesión efectiva por un período mínimo de un año, de otro permiso nacional o extranjero de cualquier clase, ya sea civil o militar.

3. Esta señal deberá estar colocada en la parte posterior izquierda del vehículo, en sitio visible.

Por excepción, en las motocicletas, vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos de tres ruedas, será suficiente que la señal vaya colocada en sitio visible de la parte posterior.

Dicha señal, que será movible, no sustituirá a la señal V-4 de limitación de velocidad.

4. En esta señal figurará la letra L, y sus dimensiones, color y características técnicas se ajustarán a lo dispuesto a continuación:

Dimensiones (mm) de las placas anterior y posterior	Motocicletas, vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos de tres ruedas y cuatriciclos	Demás vehículos
Anchura de la placa	100	150
Altura de la placa	130	195
Altura de la letra L	100	150
Anchura de la letra L	70	105
Anchura del trazo de la letra L	20	30

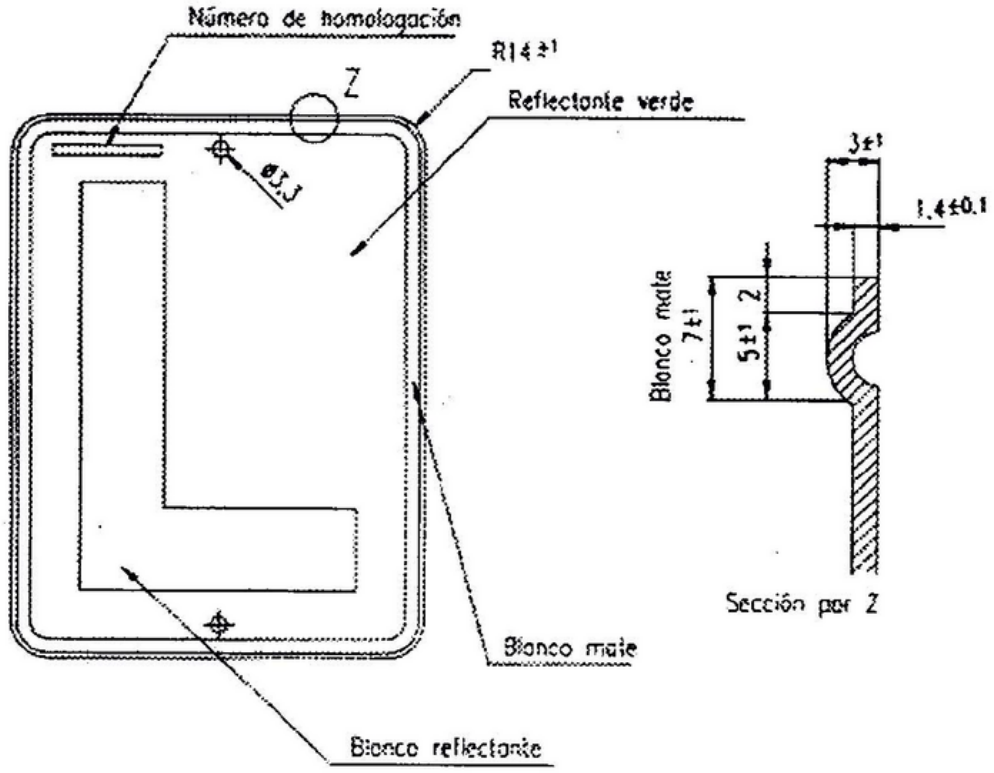


LÁMINA REFLECTANTE	Color: VERDE NIVEL 2 / BLANCO NIVEL 2.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
CARACTERES Y SUS TINTAS	Impresos sobre el material reflectante. Tipo de tinta: Blanco mate.
BORDÓN	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) redondeado según la figura adjunta.

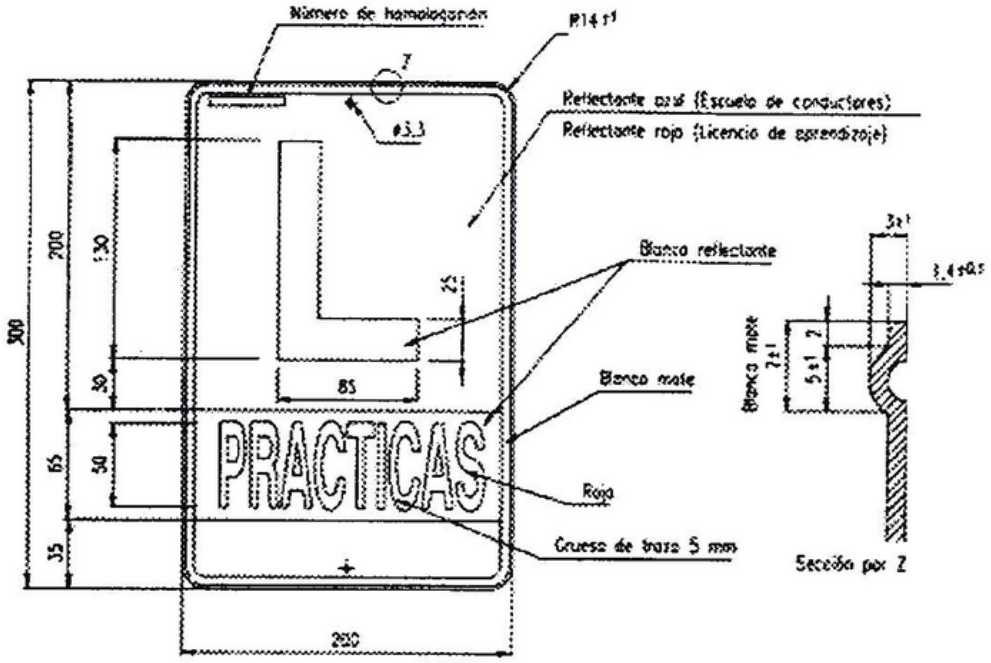
V-14. APRENDIZAJE DE LA CONDUCCIÓN

1. Indica que el vehículo circula en función del aprendizaje de la conducción o de las pruebas de aptitud.

2. Los vehículos adscritos a la enseñanza de la conducción en Escuelas de Conductores deberán llevar esta señal en la parte delantera y trasera, que será únicamente visible cuando el vehículo circule en función de la enseñanza de las pruebas de aptitud.

3. Los turismos que se utilicen para la enseñanza de la conducción al amparo de una licencia de aprendizaje, deberán llevar esta señal en la parte delantera y trasera.

4. Esta señal llevará la letra L en la parte superior y la palabra PRACTICAS en la inferior, debiendo ajustarse sus dimensiones, color y características técnicas a lo que se indica a continuación:



Para Escuela de Conductores, en la parte inferior (sin pintar) llevará troquelado a la izquierda las siglas de la provincia y el número de la escuela, en el centro el número de matrícula, y a la derecha el sello de la Jefatura de Tráfico.

Para Licencia de aprendizaje, en la parte inferior llevará troquelada la matrícula y el sello de la Jefatura de Tráfico.

LÁMINA REFLECTANTE	Color: BLANCO NIVEL 2. Color: AZUL NIVEL 2 para Escuela de Conductores Color: Rojo nivel 2 para Licencia de Aprendizaje.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
CARACTERES Y SUS TINTAS	Impresos sobre el material reflectante. Tipo de tinta: Blanco mate y rojo.
BORDÓN	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) redondeado según la figura adjunta.

V-15. MINUSVÁLIDO

1. Indica que el conductor del vehículo es un minusválido que se desplaza con dificultad y que, por tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico.

2. Esta señal consistirá en dos placas colocadas, respectivamente, una en la parte anterior y otra en la parte posterior del vehículo.

3. Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal se ajustarán a lo que se indica a continuación:

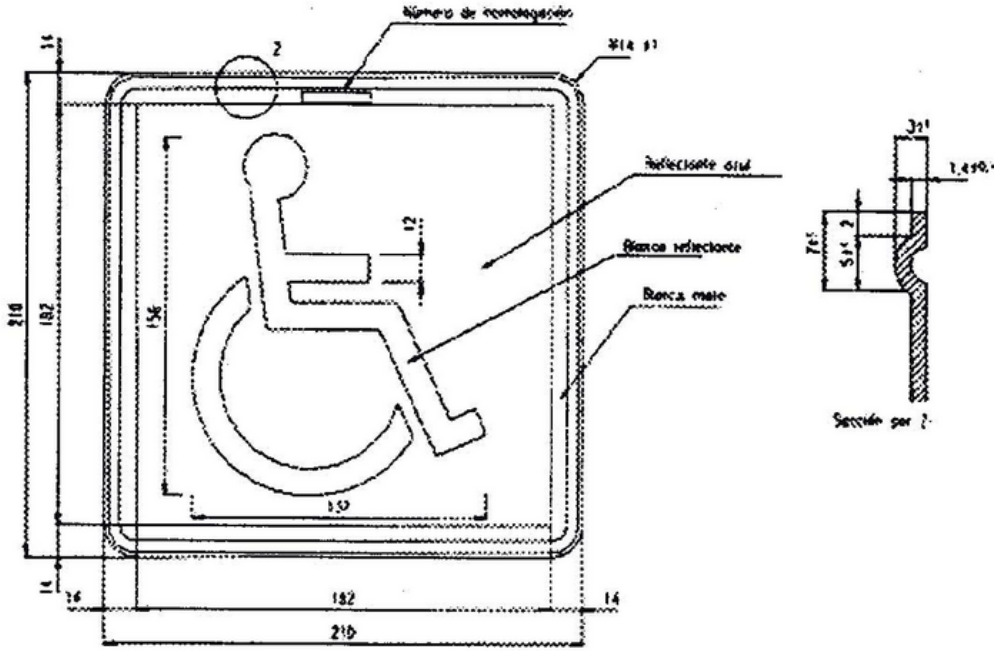


LÁMINA REFLECTANTE	Color: AZUL NIVEL 2 / BLANCO NIVEL 2.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
CARACTERES Y SUS TINTAS	Impresos sobre el material reflectante. Tipo de tinta: Blanco mate.
BORDÓN	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) redondeado según la figura adjunta.

V-16. DISPOSITIVO DE PRESEÑALIZACIÓN DE PELIGRO

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

2. Este dispositivo de color amarillo auto se colocará en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado garantizado su máxima visibilidad.

3. Tendrá las siguientes características:

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

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

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

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

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

f) Se garantizará el funcionamiento de la luz a temperaturas de −10 ºC y 50 ºC.

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

satisfactorios, emitirá un certificado en tal sentido, indicando las marcas que la identifiquen en la tulipa del dispositivo.

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

4. Este dispositivo comunicará, en todo caso, su activación, desactivación y geoposicionamiento, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad. La información sobre la ubicación del vehículo accidentado se enviará cada 100 segundos y dejará de enviarse una vez se haya remitido la información de desactivación.

5. El coste las comunicaciones estará incluido en el precio de venta al público y estas se garantizarán durante al menos 12 años.

6. El dispositivo incluirá en el interior de su carcasa todos los elementos necesarios para su operación, incluidos los de comunicaciones, sin depender en ningún caso de elementos externos como aplicaciones de teléfonos móviles u otros similares.

7. El listado de las marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con todo lo establecido en este apartado, y por lo tanto sean válidos para señalizar un accidente, será publicado en la dirección http://www.dgt.es/v16.

V-17. ALUMBRADO INDICADOR DE «LIBRE»

1. Indica que los autotaxis circulan en condiciones de ser alquilados.

2. Esta señal consistirá en una luz de color verde, homologada conforme a la reglamentación vigente que se recoge en el anexo I, no deslumbrante, colocada al exterior del vehículo y en su parte delantera derecha, en el sentido de la marcha.

Deberá ser visible tanto desde la parte delantera como desde la trasera y, al menos, desde el lado derecho del vehículo en el sentido de la marcha.

3. Además del alumbrado indicador de libre, los autotaxis podrán llevar colocada en el exterior y en su parte delantera un indicador luminoso de tarifas múltiples, claramente visible tanto de noche como de día, conforme a lo prescrito en la reglamentación vigente.

V-18. ALUMBRADO DE TAXÍMETRO

1. Es el destinado, en los automóviles de turismo de servicio público de viajeros, a iluminar el contador taxímetro tan pronto se produzca la bajada de bandera.

2. Este dispositivo deberá tener una intensidad suficiente que permita su fácil lectura y no debe producir deslumbramiento para los demás usuarios de la vía pública

3. No será obligatorio este alumbrado en el caso en que las cifras o letras del taxímetro sean autoluminosas.

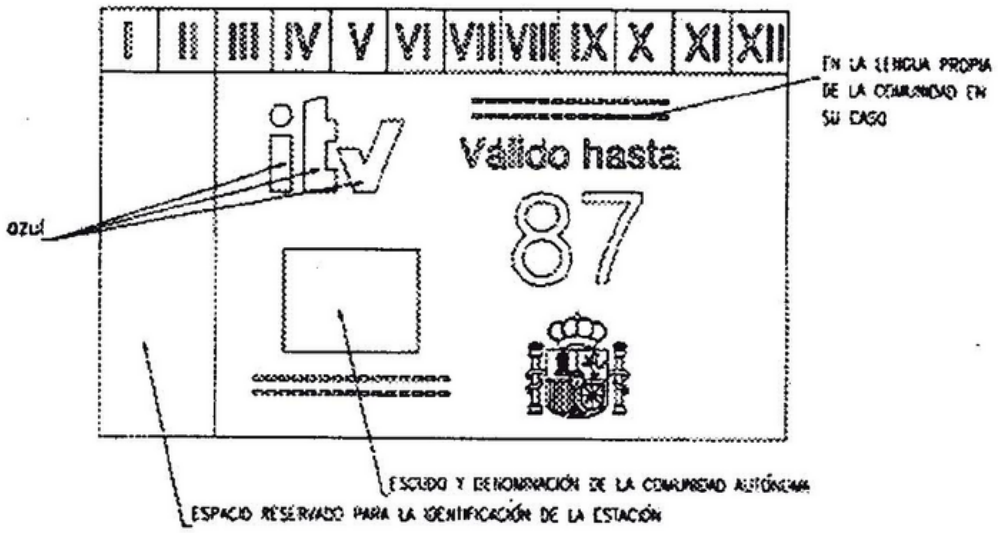
V-19. DISTINTIVO DE INSPECCIÓN TÉCNICA PERIÓDICA DEL VEHÍCULO

1. Indica que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica periódica, así como la fecha en que debe pasar la próxima inspección.

2. En el caso de vehículos que tengan parabrisas, el distintivo se colocará en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior. La cara impresa del distintivo será autoadhesiva.

En el resto de los vehículos, el distintivo se colocará en sitio bien visible. La cara sin imprimir del distintivo será autoadhesiva.

3. Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal deberán cumplir lo dispuesto en la reglamentación vigente que se recoge en el anexo I y, en particular, se ajustarán a lo indicado a continuación:



Las cifras serán del tamaño siguiente (en milímetros):

Altura de las cifras en los números del mes	4
Altura de las cifras en los números del año	12
Grosor del trazo en los números del mes	0,7
Grosor del trazo en los números del año	2

Los colores del fondo y los de los caracteres se determinarán de acuerdo con el año civil en que caduque el plazo de validez de la inspección. Dichos colores son para cada año los que se indican a continuación:

Año	Fondo	Caracteres
1998	Verde	Rojo
1999	Amarillo	Rojo
2000	Rojo	Amarillo

y cambiarán sucesivamente según esta secuencia en los años siguientes.
Los colores de las siglas ITV serán siempre azules.

V-20. PANEL PARA CARGAS QUE SOBRESALEN

1. Indica que la carga del vehículo sobresale posteriormente.

2. Cuando la carga sobresalga por detrás del vehículo deberá colocarse esta señal en el extremo posterior de la carga de manera que quede constantemente perpendicuar al eje del vehículo.

Cuando la carga sobresalga longitudinalmente por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, se colocarán transversalmente dos paneles de señalización, cada uno en un extremo de la carga o de la anchura del material que sobresalga. Ambos paneles deberán colocarse de tal manera que formen una geometría de V invertida con franjas alternas rojas y blancas.

3. Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal son las que se indican a continuación:

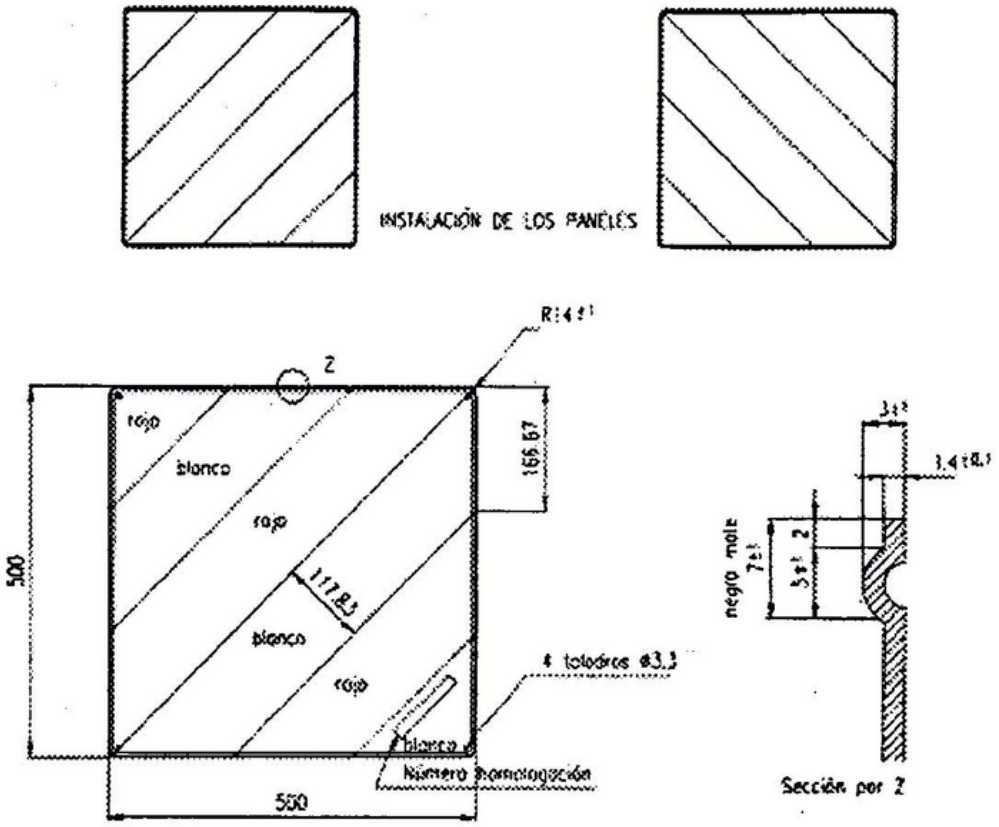


LÁMINA REFLECTANTE	Color: BLANCO Y ROJO NIVEL 2.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha de aluminio de 1,4 ± 0.1 mm. Aleación 1.200 H14 y/o H24. Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes teniendo en cuenta su estabilidad temporal.
BORDÓN	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) redondeado según la figura adjunta.

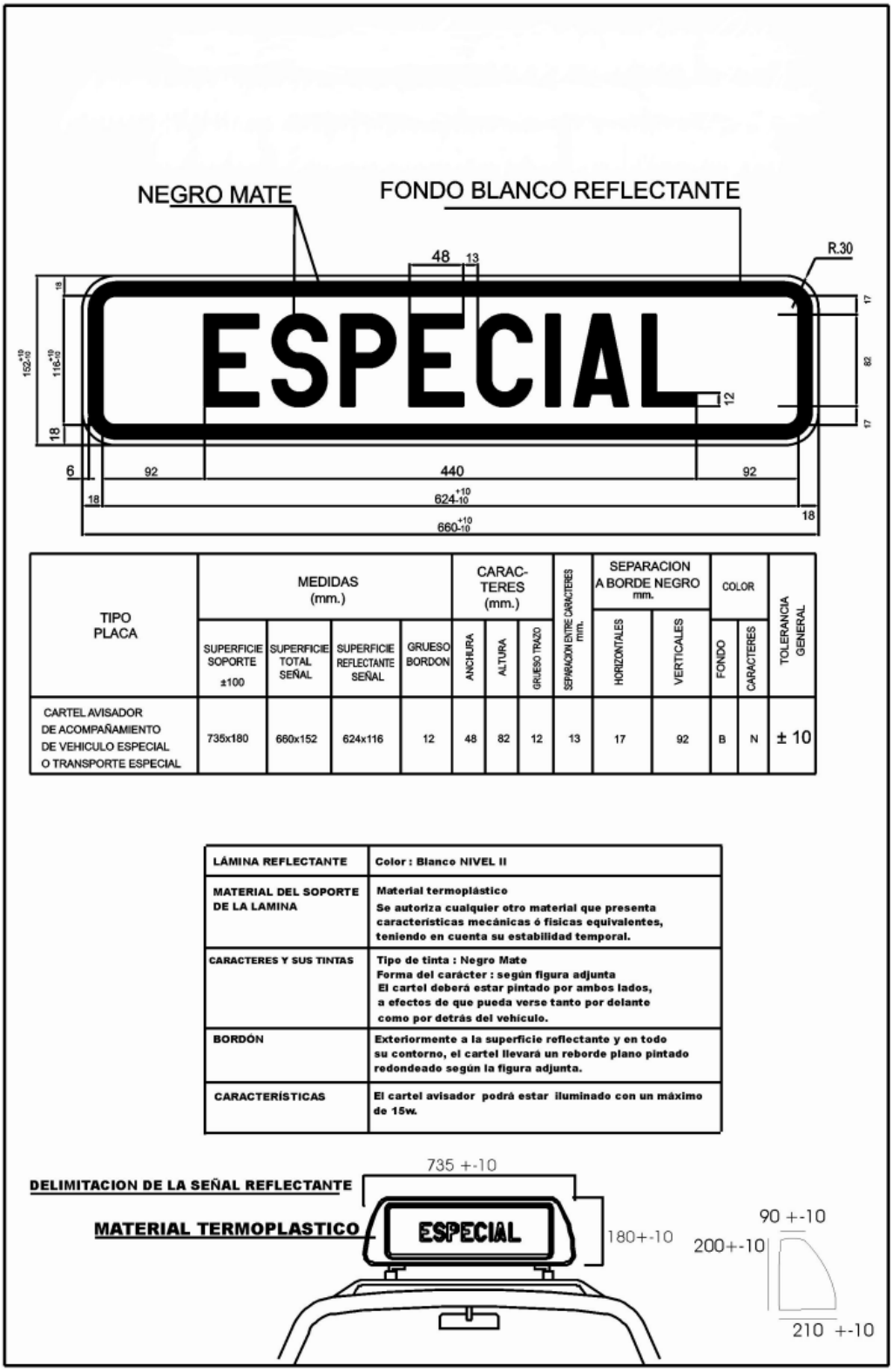
V-21 CARTEL AVISADOR DE ACOMPAÑAMIENTO DE VEHÍCULO ESPECIAL O DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL

1. Indica la circulación próxima de un vehículo en régimen de transporte especial o vehículo especial.

2. Deberán llevar en todo momento esta señal los vehículos cuando circulen solo en función y servicio de acompañamiento a la circulación de un vehículo especial o de un vehículo en régimen de transporte especial.

3. Irá colocada en la parte superior del vehículo de acompañamiento, de forma vertical y sujeta de tal modo que se evite el riesgo de caída. Se instalará como elemento supletorio adicional (movible).

4. En esta señal deberá figurar la palabra ESPECIAL, y sus dimensiones, color, contenido y características técnicas se ajustarán a lo que se indica a continuación:



TIPO PLACA	MEDIDAS (mm.)				CARAC-TERES (mm.)			SEPARACION ENTRE CARACTERES mm.	SEPARACION A BORDE NEGRO mm.		COLOR		TOLERANCIA GENERAL
	SUPERFICIE SOPORTE ±100	SUPERFICIE TOTAL SEÑAL	SUPERFICIE REFLECTANTE SEÑAL	GRUESO BORDON	ANCHURA	ALTURA	GRUESO TRAZO		HORIZONTALES	VERTICALES	FONDO	CARACTERES	
CARTEL AVISADOR DE ACOMPAÑAMIENTO DE VEHICULO ESPECIAL O TRANSPORTE ESPECIAL	735x180	660x152	624x116	12	48	82	12	13	17	92	B	N	± 10

LÁMINA REFLECTANTE	**Color : Blanco NIVEL II**
MATERIAL DEL SOPORTE DE LA LAMINA	**Material termoplástico** **Se autoriza cualquier otro material que presenta características mecánicas ó físicas equivalentes, teniendo en cuenta su estabilidad temporal.**
CARACTERES Y SUS TINTAS	**Tipo de tinta : Negro Mate** **Forma del carácter : según figura adjunta** **El cartel deberá estar pintado por ambos lados, a efectos de que pueda verse tanto por delante como por detrás del vehículo.**
BORDÓN	**Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, el cartel llevará un reborde plano pintado redondeado según la figura adjunta.**
CARACTERÍSTICAS	**El cartel avisador podrá estar iluminado con un máximo de 15w.**

5. La señal V-2 podrá ir incorporada a esta señal formando un conjunto.

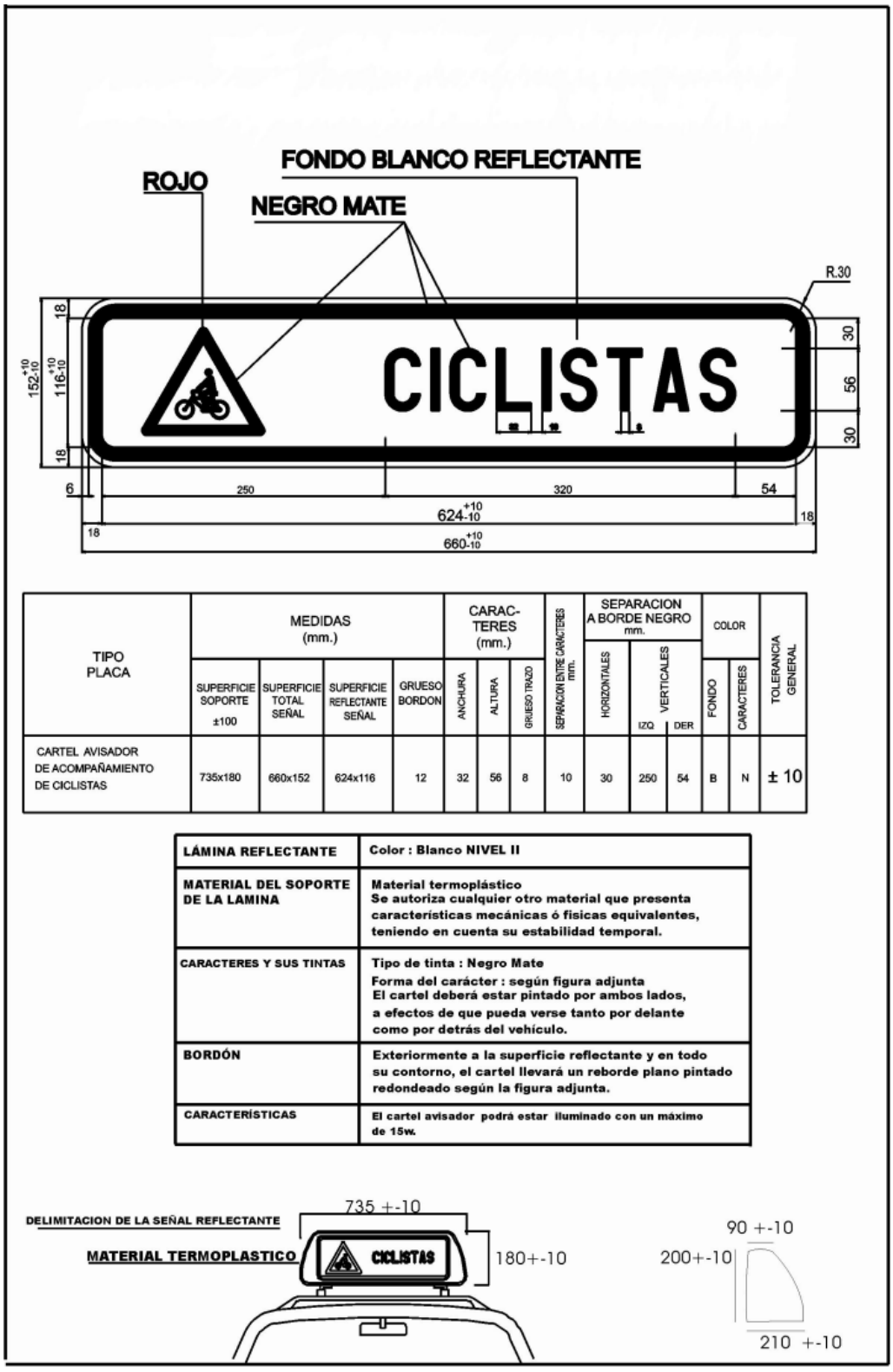
V-22 CARTEL AVISADOR DE ACOMPAÑAMIENTO DE CICLISTA

1. Indica la circulación próxima de ciclistas.

2. Deberán llevar en todo momento esta señal los vehículos cuando circulen solo en función y servicio de acompañamiento a la circulación de ciclistas.

3. Irá colocada en la parte superior del vehículo de acompañamiento, de forma vertical y sujeta de tal modo que se evite el riesgo de caída. Se instalará como elemento supletorio adicional (movible).

4. Esta señal tendrá inscrita en la parte izquierda la señal P-22 y en la parte derecha, la palabra CICLISTAS, debiendo ajustarse sus dimensiones, color, contenido y características técnicas a lo que se indica a continuación:



TIPO PLACA	MEDIDAS (mm.)				CARAC-TERES (mm.)			SEPARACION ENTRE CARACTERES (mm.)	SEPARACION A BORDE NEGRO mm.			COLOR		TOLERANCIA GENERAL
	SUPERFICIE SOPORTE ±100	SUPERFICIE TOTAL SEÑAL	SUPERFICIE REFLECTANTE SEÑAL	GRUESO BORDON	ANCHURA	ALTURA	GRUESO TRAZO		HORIZONTALES	VERTICALES IZQ	VERTICALES DER	FONDO	CARACTERES	
CARTEL AVISADOR DE ACOMPAÑAMIENTO DE CICLISTAS	735x180	660x152	624x116	12	32	56	8	10	30	250	54	B	N	± 10

LÁMINA REFLECTANTE	**Color : Blanco NIVEL II**
MATERIAL DEL SOPORTE DE LA LAMINA	**Material termoplástico** **Se autoriza cualquier otro material que presenta características mecánicas ó físicas equivalentes, teniendo en cuenta su estabilidad temporal.**
CARACTERES Y SUS TINTAS	**Tipo de tinta : Negro Mate** **Forma del carácter : según figura adjunta** **El cartel deberá estar pintado por ambos lados, a efectos de que pueda verse tanto por delante como por detrás del vehículo.**
BORDÓN	**Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, el cartel llevará un reborde plano pintado redondeado según la figura adjunta.**
CARACTERÍSTICAS	**El cartel avisador podrá estar iluminado con un máximo de 15w.**

5. La señal V-2 podrá ir incorporada a esta señal formando un conjunto.

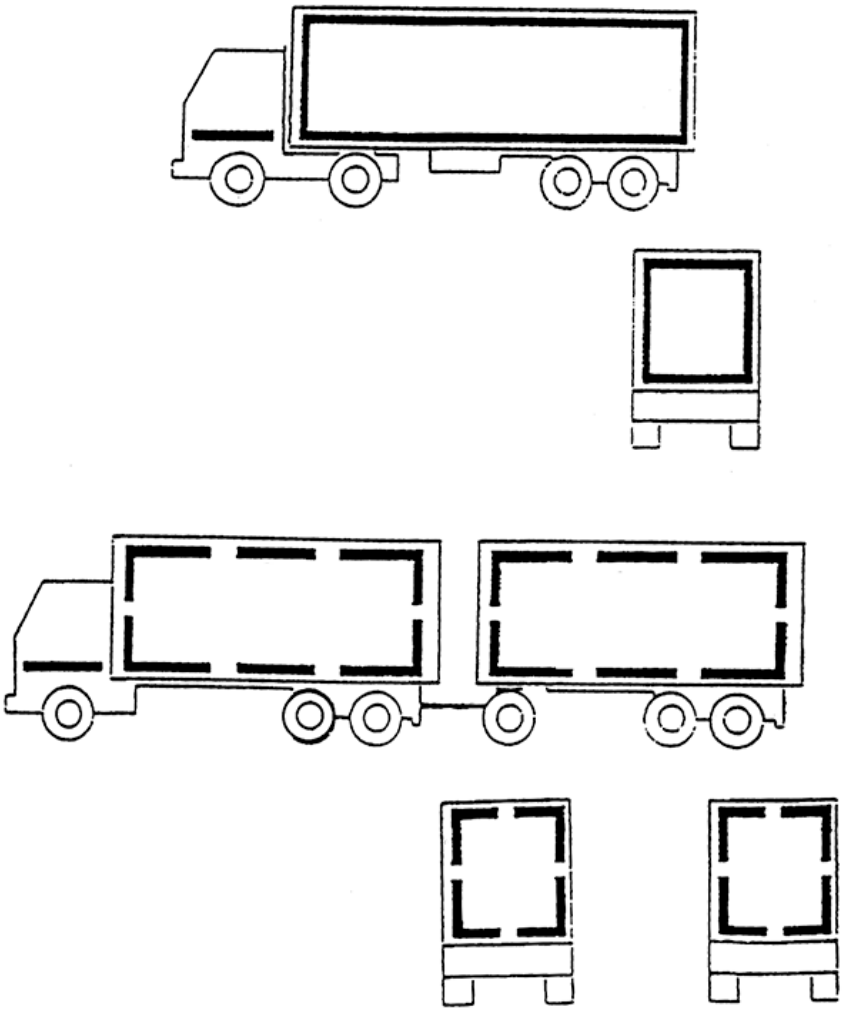
V-23 DISTINTIVO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

1. Señaliza vehículos largos y pesados, así como sus remolques, tanto en la parte trasera del vehículo como en el lateral del mismo, en función de las masas máximas, longitudes y categorías, conforme se establece en el Reglamento CEPE/ONU 48R.

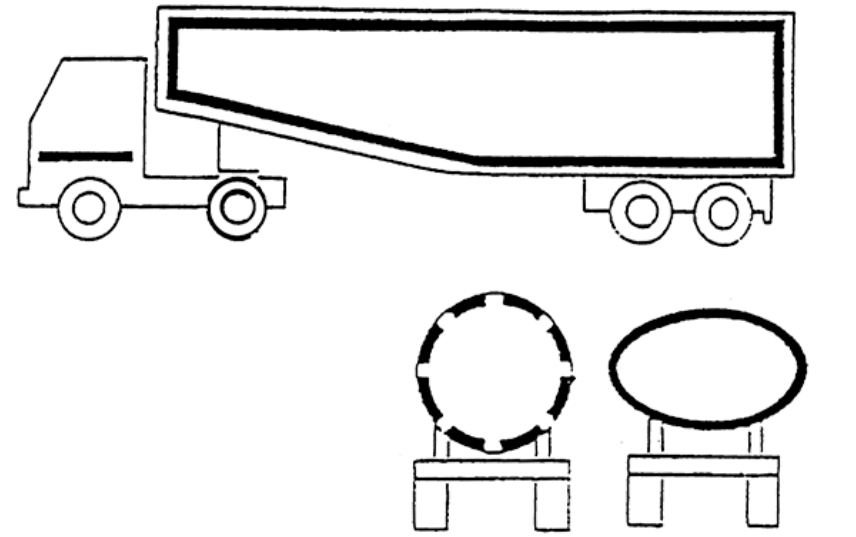
2. Estará constituido por un marcado reflectante, homologado según el Reglamento CEPE/ONU 104R e instalado en el vehículo según los requisitos del Reglamento CEPE/ONU 48R, utilizados para incrementar la visibilidad y el reconocimiento de los vehículos de motor o conjuntos de vehículos o sus cargas citados en el apartado 1. Se entiende por distintivo una franja regular o una serie de dichas franjas colocadas de manera tal que identifiquen el contorno o, en su defecto, la longitud y anchura total de un vehículo de motor o conjunto de vehículos o sus cargas cuando sea visto desde un lado o desde atrás.

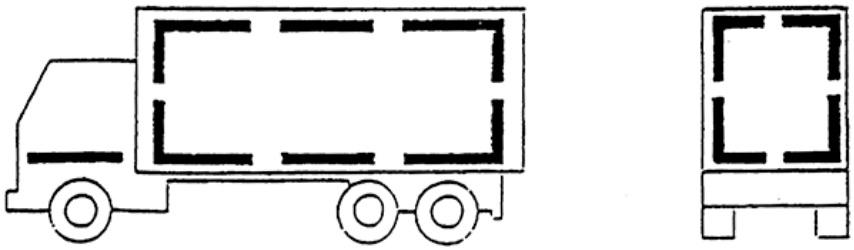
3. Ejemplos de distintivos retrorreflectantes.

Ejemplo 1

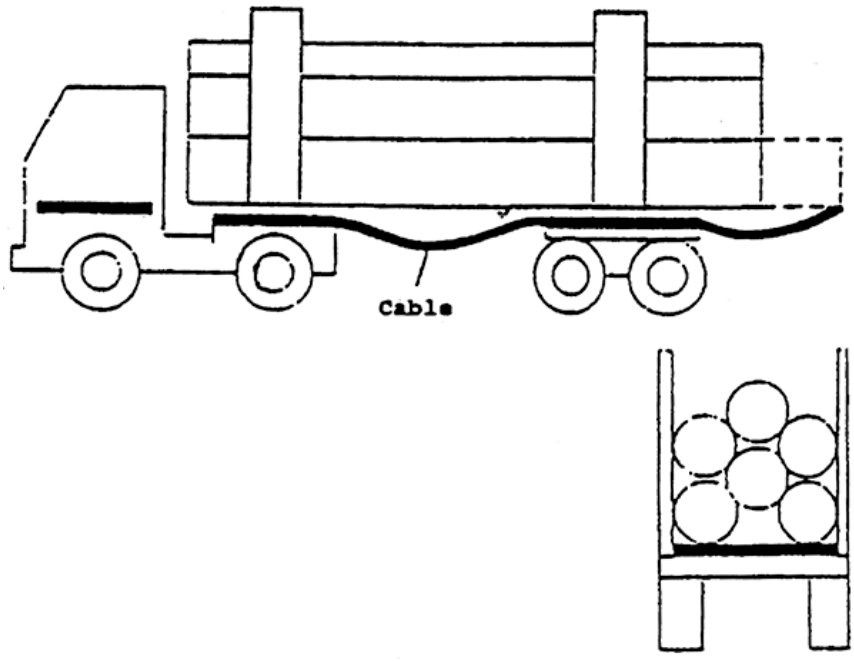


Ejemplo 2

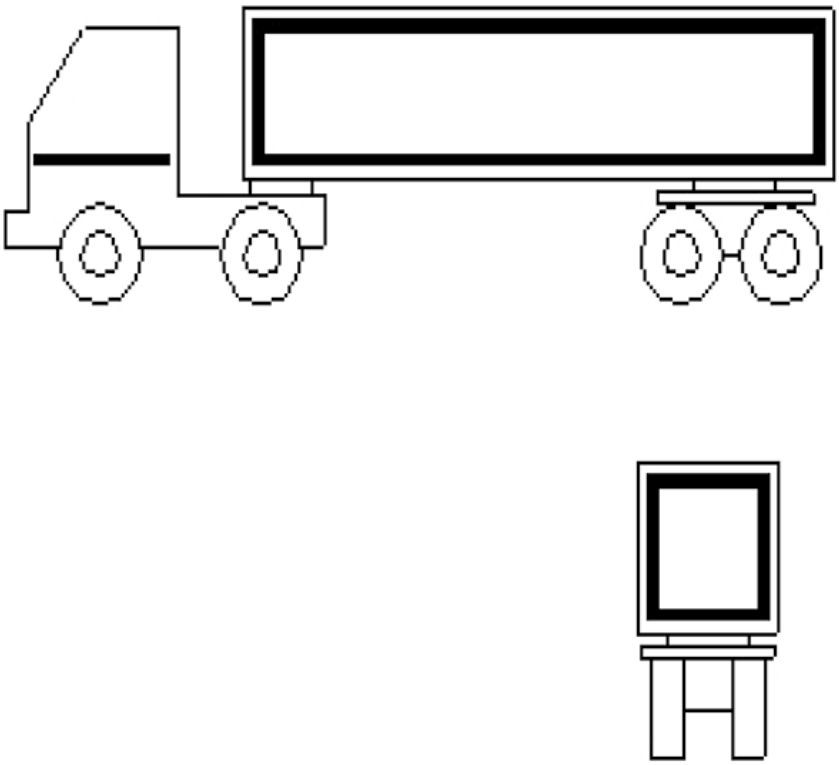




Ejemplo 3



Ejemplo 4. Camión transportando una viga



V-24 VEHÍCULO DE SERVICIO DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS

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

a) Una placa en el vehículo de auxilio ubicada en la parte frontal o posterior del mismo, según la configuración del vehículo. Será de material plástico o metálico de alta resistencia según el diseño y características que se indican a continuación:

Placa de vehículo de servicio de auxilio en vías públicas



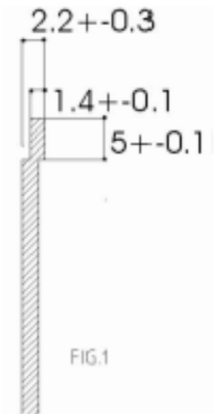


LÁMINA REFLECTANTE	Color Blanco NIVEL II
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa Soporte: Plancha de aluminio de 1,4 mm Aleación 1200 H14 y/o H24 Se autoriza cualquier otro material que presente características mecánicas o físicas equivalentes, teniendo en cuenta su estabilidad temporal
CARACTERES Y TINTAS	Tipo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

b) Opcionalmente, una señal acústica a través de un aparato emisor de señales acústicas especiales. El sonido y tono de la señal acústica será por defecto tritonal discontinua tipo bip-bip-bip.

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

V-25 DISTINTIVO AMBIENTAL

1. Identifica la clasificación ambiental que el vehículo tiene en el Registro de Vehículos: 0 emisiones, ECO, C y B. No se crea distintivo para la categoría A.

2. La Administración competente podrá establecer la obligatoriedad de la colocación del distintivo en el vehículo, mediante su inclusión expresa en el instrumento normativo que corresponda por razón de su competencia.

3. Si el vehículo dispone de parabrisas delantero, el distintivo irá colocado en el ángulo inferior derecho del mismo, por su cara interior. La cara impresa del distintivo será autoadhesiva.

En el caso de que el vehículo no disponga de parabrisas, el distintivo se colocará en sitio bien visible. En este supuesto, la cara sin imprimir será autoadhesiva.

4. Los distintivos ambientales son circulares y tienen un diámetro de un máximo de 97 mm para los vehículos que disponen de parabrisas y de un máximo de 87 mm para el resto de vehículos.

5. Tipos de distintivos ambientales:

a) Distintivo “0 emisiones”:

Se utilizará por los vehículos clasificados como “0 emisiones”. Se identifica con el siguiente adhesivo, que tiene fondo de color azul:



b) Distintivo “ECO”:

Se utilizará por los vehículos clasificados como “ECO”. Se identifica con el siguiente adhesivo, que tiene fondo de color verde y azul:



c) Distintivo “C”:

Se utilizará por los vehículos clasificados como “C”. Se identifica con el siguiente adhesivo, que tiene fondo de color verde:



d) Distintivo “B”

Se utilizará por los vehículos clasificados como “B”. Se identifica con el siguiente adhesivo, que tiene fondo de color amarillo:



V-26 DISTINTIVO DE USO COMPARTIDO

1. Identifica la clasificación del vehículo en el Registro de Vehículos como vehículo de uso compartido.

2. La Administración competente podrá establecer la obligatoriedad de la colocación del distintivo en el vehículo, mediante su inclusión expresa en el instrumento normativo que corresponda por razón de su competencia.

3. Si el vehículo dispone de parabrisas delantero, el distintivo irá colocado preferentemente en el ángulo superior izquierdo del mismo, por su cara interior.

En el caso de que el vehículo no disponga de parabrisas, el distintivo se colocará en sitio bien visible. En este supuesto, la cara sin imprimir será autoadhesiva.

4. El distintivo es circular y tiene un diámetro de un máximo de 97 mm para los vehículos que disponen de parabrisas y de un máximo de 87 mm para el resto de vehículos. El modelo es el siguiente, que tiene fondo de color azul:



V-27 TRIÁNGULO VIRTUAL



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

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

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

ANEXO XII

ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS DE LOS VEHÍCULOS

Los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos en circulación deben llevar los siguientes accesorios, repuestos y herramientas:

1. Los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, llevarán la siguiente dotación:

a) El dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16.

b) Un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que exige el marcado

CE, y que deberá ser conforme con la norma UNE EN 471, mínimo clase 2 (tanto en superficie mínima de materiales como en nivel de retrorreflexión de las bandas).

En el caso de que se realicen funciones de vehículo piloto de protección y acompañamiento, se deberán llevar chalecos tanto para el conductor como para cada uno de los miembros del personal auxiliar.

c) Una rueda completa de repuesto o una rueda de uso temporal, con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, o un sistema alternativo al cambio de las mismas que ofrezca suficientes garantías para la movilidad del vehículo. En estos casos se circulará respetando las limitaciones propias de cada alternativa.

2. Los autobuses, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, y los conjuntos de vehículos no especiales, deberán llevar, además de la dotación que se establece en el apartado 1 a) y b), un equipo homologado de extinción de incendios, adecuado y en condiciones de uso.

ANEXO XIII

MATRICULACIÓN

A) Matriculación ordinaria: De acuerdo con lo establecido en los artículos 27, apartado 2.c y 28, apartado 2 de este Reglamento, para la matriculación de los vehículos se acompañarán los siguientes documentos:

1.º Solictud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.

Si el solicitante es menor de edad o incapacitado deberán constar en la solicitud, además, los datos y la firma de la persona que lo representa, así como el concepto en que lo hace.

2.º Tasa por el importe legalmente establecido.

3.º Documento nacional de identidad en vigor o, en su defecto, resguardo de haberlo solicitado, así como Libro de Familia u otro documento que acredite los datos que figuran en el documento nacional de identidad que no presenta.

Si el solicitante es extranjero deberá presentar Tarjeta de Residencia, así como declaración sobre titularidad de otros vehículos matriculados en España, o permiso de conducción español del que sea o hubiera sido titular, o el número de registro provincial de conductores extranjeros, si los tuviera.

En el supuesto de extranjeros que no tengan Tarjeta de Residencia, presentarán documento de identidad del país de origen, si se trata de ciudadanos de Estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE), o Pasaporte o Certificado de Nacionalidad si se trata de ciudadanos de terceros países, y además justificarán su domicilio en España mediante cualquier documento que así lo acredite, tales como la propiedad o alquiler de una vivienda, o estar censado en algún Municipio.

Cuando el solicitante sea Persona Jurídica, presentará Número de Identificación Fiscal, así como el Documento Nacional de Identidad, Pasaporte o Tarjeta de Residencia de la persona que la representa y documento que acredite tener poder para actuar en su nombre.

Los originales de los documentos mencionados podrán sustituirse por fotocopias de los mismos que los interesados o sus representantes deberán aportar en el momento de presentación de su solicitud, siempre que sean debidamente cotejados por los registros de los órganos en los que se haya presentado la correspondiente solicitud, conforme a lo establecido en el artículo 38.4 a) y b) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, sin perjuicio de la posibilidad del ejercicio de esta función por parte de un Gestor Administrativo Colegiado en los términos que se determinen en los acuerdos que puedan establecerse con los Colegios de Gestores Administrativos.

Las solicitudes presentadas por Organismos o Entidades dependientes de las Administraciones Públicas, General del Estado, Autonómica, Provincial o Municipal, serán suscritas por el Jefe del Organismo o Entidad al que pertenezca el vehículo o persona en quien delegue, acompañadas de la preceptiva documentación.

4.º Tarjeta de inspección técnica que podrá emitirse en soporte papel o en soporte electrónico. No obstante lo anterior, las tarjetas de inspección técnica tipo B para vehículos de categoría M o N, y tipo BL, deberán estar emitidas de forma obligatoria en soporte electrónico.

Si el vehículo es de importación, se presentará el documento único administrativo (DUA) o documento alternativo, en caso de proceder de un Estado parte del Acuerdo EEE distinto de España, salvo que en la tarjeta de inspección técnica conste la diligencia de importación.

5.º Autoliquidación del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica o justificante de su exención, correspondiente al domicilio del solicitante.

6.º Autoliquidación del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte o justificación de no sujeción o de exención, salvo en los dos casos siguientes:

a) Que el vehículo cuya matriculación se solicita figure en la relación de turismos comerciales homologados por el Departamento de Gestión Tributaria de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

b) Los vehículos automóviles matriculados con placas CD, OI, CC o TA, de acuerdo con lo establecido en la sección I, "Vehículos en régimen de matrícula diplomática", del anexo XVI, "Matriculación especial".

7.º Además del documento recogido en el número 6.°, cuando se trate de un medio de transporte nuevo adquirido en un Estado parte del Acuerdo EEE distinto de España, el interesado deberá presentar uno de los documentos siguientes:

a) Certificado del órgano competente de la Administración Tributaria correspondiente al domicilio fiscal del interesado, en el que se haga constar la condición de incluido en el censo español de sujetos pasivos del Impuesto sobre el Valor Añadido.

b) Documento que acredite el pago del impuesto correspondiente a la adquisición intracomunitaria del medio de transporte nuevo que se pretende matricular.

8.º a) Documentación de matriculación original del vehículo si ha sido matriculado en otro Estado.

b) Cuando un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro de la Unión Europea disponga de un permiso de circulación del modelo previsto en la Directiva 1999/37/CE, y se pretenda matricular en España, las Jefaturas de Tráfico exigirán la entrega de la parte I del permiso de circulación, así como de la parte II en el caso de que ésta hubiera sido expedida.

Las Jefaturas de Tráfico informarán de dicha entrega, dentro de un plazo de dos meses que se contarán desde la fecha del trámite, a las autoridades del Estado miembro que hayan expedido el permiso y conservarán este documento durante al menos seis meses desde la citada fecha. Deberán remitir el permiso a aquellas autoridades sólo en el caso de que éstas lo soliciten dentro del plazo de los seis meses antes señalado.

Cuando el permiso de circulación esté compuesto de dos partes y no se presente la parte II, podrá matricularse el vehículo si previamente se ha obtenido la confirmación, por escrito o por vía electrónica, de las autoridades del Estado miembro que lo hubiera expedido, de que el solicitante tiene derecho a matricular de nuevo el vehículo.

9.º Cuando se trate de vehículos anteriormente matriculados a nombre de otra persona en otro Estado parte del Acuerdo EEE, deberá presentarse factura de compra del vehículo por el solicitante de la matriculación a un comerciante legalmente establecido en un Estado parte del Acuerdo EEE en el que figure el número de IVA del comerciante vendedor, o contrato de compraventa entre particulares, acompañados de una traducción al castellano o lengua que sea cooficial en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

10.º En el caso de vehículos usados, documento que acredite el pago del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados o justificante de la exención o no sujeción del mismo. Si el vendedor es un empresario que actúa en el ejercicio de su actividad, podrá ser eximido de la presentación del citado documento.

11.º Si se trata de vehículos adquiridos en subasta se presentará, además, el acta de adjudicación en subasta con el nombre del adjudicatario, en la que conste el año de fabricación, el número de bastidor y fotografías del vehículo de frente y lateral, y/o Certificado para Matrícula de Vehículos a Motor o Certificado de Adeudo en el que conste

que se adjudica en subasta, el nombre del adjudicatario, año de fabricación, al que figurarán adheridos el facsímil del número de bastidor y las fotografías del vehículo de frente y lateral.

Si se adjudica el vehículo con fines de venta, el empresario dedicado a la compraventa que resulte adjudicatario deberá acreditar el pago del Impuesto sobre Actividades Económicas del año en curso, y se aportará factura de venta.

12.º Cuando se pretenda la anotación en el Registro de Vehículos de la claúsula de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, se aportará contrato de arrendamiento o documento análogo, en el que conste el consentimiento del arrendador y del arrendatario para que el vehículo figure inscrito a nombre de éste, con firmas reconocidas de ambos o intervenido por Corredor de Comercio, así como justificación de que el arrendador es el propietario del vehículo.

13.º Cuando se pretenda la anotación en el Registro de Vehículos de una hipoteca mobiliaria o una reserva de dominio, se acompañará en el primer caso certificado de su inscripción en el Registro de Hipoteca Mobiliaria expedido por el registrador o el permiso de circulación del vehículo con la anotación del otorgamiento de la correspondiente escritura de constitución, hecha por el notario, y, en el segundo caso, justificante de la presentación del contrato en el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles.

14.º Si se trata de vehículos de transporte de viajeros con una capacidad superior a nueve plazas, incluida la del conductor, así como de vehículos de transporte de mercancías o mixtos con una masa máxima autorizada superior a 6 toneladas y una capacidad de carga que exceda de 3,5 toneladas, incluido las cabezas tractoras, se acompañará certificación expedida por el órgano competente en materia de Transportes de que, o bien cuenta con el correspondiente título habilitante para la realización de alguna actividad de transporte o de arrendamiento sin conductor, o bien cumple todas las condiciones para obtener el citado título.

B) Modelo y contenido del permiso de circulación de los vehículos que son objeto de matriculación ordinaria:

1. El permiso de circulación será de color verde, de formato UNE A5, de 148 por 210 milímetros, y estará compuesto de cuatro páginas.

El papel utilizado en el permiso de circulación estará protegido contra la falsificación utilizando, al menos, dos de las técnicas siguientes:

motivos gráficos.

marcas de agua. fibrillas fluorescentes. estampaciones fluorescentes.

Además, se podrán añadir otras medidas de seguridad.

2. El permiso de circulación tendrá los siguientes datos:

La mención "REINO DE ESPAÑA".

La letra E como signo distintivo del Estado Español. La mención Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. La mención "PERMISO DE CIRCULACIÓN" impresa en caracteres grandes. También figurará en caracteres pequeños, después de un espacio adecuado, en las demás lenguas de la Comunidad Europea. La mención "COMUNIDAD EUROPEA". El número de serie del documento.

A-Número de matrícula.

B-Fecha de primera matriculación.

C.1.1 Apellidos o razón social.

C.1.2 Nombre.

C.1.3 Domicilio.

C.4 c) No está identificado en el permiso de circulación como propietario del vehículo.

D.1 Marca.

D.2 Tipo/Variante/Versión (si procede).

D.3 Denominación comercial.

(D.4) Servicio a que se destina.

E -Número de identificación.

F.1 Masa máxima en carga técnicamente admisible (en kg) (excepto para motocicletas).

F.2 Masa máxima en carga admisible del vehículo en circulación en España (en kg).

G-Masa del vehículo en servicio con carrocería, y con dispositivo de acoplamiento si se trata de un vehículo tractor de categoría distinta a la M1 (en kg).

H-Periodo de validez de la matriculación, si no es ilimitado.
I-Fecha de matriculación a la que se refiere el presente permiso.
(I.1) Fecha de expedición.
(I.2) Lugar de expedición.
K -Número de homologación (si procede).
P.1 Cilindrada (en cm3).
P.2 Potencia neta máxima (en kW) (si procede).
P.3 Tipo de combustible o de fuente de energía.
Q-Relación potencia/peso (en kW/kg) (únicamente para motocicletas).
S.1 Número de plazas de asiento, incluido el asiento del conductor.
S.2 Número de plazas de pie (en su caso).

C) Duplicados y renovaciones del permiso de circulación:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30, apartado 3 del Reglamento, para la expedición de duplicados y renovaciones del permiso o licencia de circulación se exigirán los documentos siguientes:

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido, exceto en los casos de cambio de domicilio o sustracción del original del permiso, debidamente acreditada, que están exentos.
3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1.° y 3.° de este anexo.
4.º Tarjeta censal o certificado de empadronamiento y, si no tiene trascendencia fiscal, cualquier otro documento que justifique el cambio de domicilio, si el nuevo domicilio no figura en el documento nacional de identidad.
5.º Permiso o licencia de circulación, excepto en el caso de duplicado por extravío o robo.
6.º Tarjeta de inspección técnica de vehículos o certificado de características, con reconocimiento en vigor.
En caso de duplicado por extravío o sustracción, no será necesaria la presentación de la tarjeta de inspección técnica o el certificado de características si existe constancia de que el vehículo está al corriente de las inspecciones periódicas.
7.º Baja y alta a efectos del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, en caso de duplicado por cambio de domicilio, y justificante del pago de dicho Impuesto, mediante el último recibo puesto al cobro, si cambia de localidad.
8.º Si se trata de vehículo especial agrícola, documento acreditativo de haber comunicado previamente la modificación en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola, en los supuestos de renovación del permiso de circulación.
9.º Si se trata de un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, documento acreditativo de haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.

D) Nueva matrícula por cambio de domicilio:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 27, apartado 2.b, de este Reglamento, para la concesión de una nueva matrícula en caso de cambio de domicilio, se presentará la siguiente documentación:

1.º Los documentos que se indican en los números 1.°, 2.°, 3.° y 14.° del apartado A de este anexo.
2.º Tarjeta censal o certificado de empadronamiento, si el nuevo domicilio no figura en el documento nacional de identidad.
3.º Permiso o licencia de circulación que se pretende renovar.
4.º Tarjeta de inspección técnica o certificado de características correspondiente a la matrícula anterior.
5.º Nueva tarjeta de inspección técnica, tipo A, con sus copias correspondientes, que será expedida previa inspección técnica del vehículo, en la que se debe hacer constar:

Fecha, cambio de matrícula, matrícula de la que procede, fecha de primera matriculación, plazo de validez de la inspección efectuada y firma y sello de la estación.

6.º Original y fotocopia del documento acreditativo de haberse abonado el último recibo puesto al cobro del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o de su exención, así como el alta y baja correspondiente a dicho Impuesto.

7.º Si se trata de vehículo especial agrícola, documento acreditativo de haber comunicado previamente el cambio de domicilio en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola.

8.º En el caso de que en el Registro de Vehículos conste cualquiera de las anotaciones indicadas en los apartados 7 y 8, del artículo 32 de este Reglamento, deberá mantenerse en la nueva matrícula asignada al vehículo, sin perjuicio de notificar ésta a la persona favorecida por dichas inscripciones.

E) Cambio de matrícula por razones de seguridad:

1.º La solicitud motivada de autorización de cambio de matrícula por razones de seguridad se podrá presentar en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, dirigida a la Secretaría de Estado de Seguridad. Cuando la solicitud no se presente en la sede de dicha Secretaría de Estado, el órgano o unidad receptora la remitirá a aquélla en el plazo máximo de cinco días naturales.

2.º En el plazo máximo de un mes, a contar desde el día siguiente al de la entrada de la solicitud en el Registro de la Secretaría de Estado de Seguridad, su titular, previa petición de los informes que estime oportunos, dictará resolución.

3.º En los supuestos en los que la solicitud proceda de un titular cuyo vehículo esté matriculado en el territorio de una Comunidad Autónoma con competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público, la Secretaría de Estado de Seguridad solicitará informe al órgano competente de la misma que lo emitirá en el plazo máximo de diez días naturales.

4.º Cuando el peticionario sea miembro de un Cuerpo de Seguridad, la solicitud se remitirá por su responsable máximo, junto con el informe aludido, a la Secretaria de Estado de Seguridad.

5.º La solicitud se considerará desestimada por el transcurso del plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de la entrada de la solicitud en el Registro de la Secretaría de Estado de Seguridad, sin que se hubiere dictado resolución expresa.

6.º Las resoluciones otorgando la autorización del cambio de matrícula por razones de seguridad, además de ser notificadas al solicitante, serán comunicadas a la Dirección General de Tráfico a los efectos oportunos.

ANEXO XIV

CAMBIO DE TITULARIDAD DE LOS VEHÍCULOS

I. Transmisiones ordinarias

1. Transmisiones entre personas que no se dedican a la compraventa de vehículos.

A) Obligaciones del transmitente:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32, apartado 1 de este Reglamento, el transmitente de un vehículo deberá, en el plazo de diez días desde la transmisión, comunicar ésta a la Jefatura de Tráfico con la documentación que a continuación se relaciona:

1.º Una declaración en la que se haga constar las identificaciones y domicilios del transmitente y adquirente.

En su caso, los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1 y 3 del anexo XIII, sobre la matriculación.

2.º Tasa por el importe legalmente establecido.

3.º El permiso o licencia de circulación.

4.º Documento acreditativo de la transmisión, salvo en el caso de que el vendedor y el comprador presenten sus solicitudes de forma conjunta.

5.º Original y fotocopia del documento acreditativo de haberse abonado el último recibo puesto al cobro del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o justificante de su exención.

6.º Impreso de baja, debidamente cumplimentado, de cambio de titularidad a efectos del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

7.º Si el vehículo que se transmite está afectado por derechos que limitan la facultad de disponer del transmitente, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 7 del artículo 32 de este Reglamento, deberá presentarse documento que acredite la cancelación del impedimento en el Registro correspondiente o en el que conste el consentimiento del acreedor o de la persona favorecida por la inscripción.

8.º En el caso de tratarse de un vehículo especial agrícola, documento acreditativo de la baja en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola.

B) Obligaciones del adquirente:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32, apartado 3 de este Reglamento, el adquirente de un vehículo deberá, en el plazo de treinta días desde la fecha de su adquisición, solicitar de la Jefatura de Tráfico la renovación del permiso o licencia de circulación, presentando los siguientes documentos:

1.º Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico, en la que se haga constar la identidad y domicilio del transmitente y adquirente.

2.º Tasa o tasas por el importe legalmente establecido.

3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1 y 3 del anexo XIII, sobre la matriculación.

4.º Tarjeta de inspección técnica o certificado de características, con reconocimiento en vigor.

5.º Original de la autoliquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, o justificante de la exención o no sujeción del mismo, y fotocopia.

6.º Autoliquidación del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte o justificación de no sujeción o de exención en los casos de transmisión de un vehículo antes de transcurridos cuatro años desde su primera matriculación definitiva con exención o no sujeción.

7.º Impreso de alta en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

8.º Original y fotocopia del justificante del pago o exención del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, en el caso de que el transmitente no haya cumplido la obligación de notificar la transmisión prevista en el artículo 32, apartado 1 de este Reglamento.

9.º Documento que acredite la adquisición, salvo en el caso de que el vendedor y el comprador presenten sus solicitudes de forma conjunta.

En el caso de adquisición por adjudicación judicial o por subasta judicial o administrativa, certificado de adjudicación o de subasta.

10.º Si se trata de un vehículo especial agrícola, documento acreditativo del alta en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola.

11.º En el supuesto de que se solicite simultáneamente el cambio de titularidad y una nueva matrícula, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27, apartado 2.a de este Reglamento, nueva tarjeta de inspección técnica con sus copias correspondientes, que se expedirá previa inspección técnica del vehículo, en la que se debe hacer constar: Fecha, cambio de matrícula, matrícula de la que procede, fecha de primera matriculación, plazo de validez de la inspección efectuada y firma y sello de la estación.

12.º Si se trata de vehículos de transporte de viajeros con una capacidad superior a nueve plazas, incluida la del conductor, así como de vehículos de transporte de mercancías o mixtos con una masa máxima autorizada superior a 6 toneladas y una capacidad de carga que exceda de 3,5 toneladas, incluido las cabezas tractoras, se acompañará certificación expedida por el órgano competente en materia de Transportes de que, o bien cuenta con el correspondiente título habilitante para la realización de alguna actividad de transporte o de arrendamiento sin conductor, o bien cumple todas las condiciones para obtener el citado título.

2. Transmisiones en las que intervienen personas que se dedican a la compraventa de vehículos.

A) Obligaciones del transmitente:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 33, apartado 1 de este Reglamento, el titular de un vehículo que lo entregue a un compraventa para su posterior transmisión deberá, en el plazo de diez días desde la entrega, solicitar la baja temporal del mismo a la Jefatura de Tráfico debiendo acompañar la documentación que a continuación se relaciona:

1.º Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico, en la que se harán constar la identidad y domicilio del titular del vehículo y del compraventa, así como las firmas de ambos.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.
3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1 y 3 del anexo XIII, sobre la matriculación.
4.º El permiso o licencia de circulación.
5.º Documento acreditativo de la entrega del vehículo al compraventa.
6.º Los documentos indicados en los números 5.º, 6.º, 7.º y 8.º del apartado I.1.A del presente anexo.

B) Obligaciones del adquirente:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 33, apartado 3 de este Reglamento, el adquirente de un vehículo deberá, en el plazo de treinta días desde la fecha de su adquisición, solicitar de la Jefatura de Tráfico la inscripción del vehículo a su nombre y la renovación del permiso o licencia de circulación, presentando los siguientes documentos:

1.º Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico, en la que se haga constar la identidad y domicilio del transmitente, compraventa y adquirente
2.º Documento que acredite la adquisición del vehículo.
3.º Los documentos indicados en los números 2.º, 3.º, 4.º, 6.º, 7.º, 10.º, 11.º y 12.º del apartado I.1.B del presente anexo.
4.º Original de la autoliquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, o justificante de la exención o no sujeción del mismo, y fotocopia.
Si el vendedor es un empresario que actúa en el ejercicio de su actividad, podrá ser eximido de la presentación del citado documento.

3. Transmisiones de vehículos dados de baja temporal por finalización del contrato de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36, apartado 2.b de este Reglamento, el adquirente de un vehículo, el arrendatario con opción de compra o el arrendatario a largo plazo deberá, en el plazo de treinta días, solicitar de la Jefatura de Tráfico la inscripción del vehículo a su nombre y la renovación del permiso o licencia de circulación, presentando los siguientes documentos:

1.º Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico, en la que se haga constar la identidad y domicilio del transmitente, del arrendador y del adquirente o arrendatario.
2.º Documento que acredite la adquisición del vehículo o contrato de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, o documento análogo en el que conste el consentimiento del arrendador y del arrendatario para que el vehículo figure en el Registro a nombre de éste, con firmas reconocidas de ambos o intervenido por Corredor de Comercio.
3.º Los documentos indicados en los números 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 10.º, 11.º y 12.º del apartado I.1.B del presente anexo.

II. Transmisiones por causa de muerte

A) Transmisión provisional:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32, apartado 6 de este Reglamento, la persona que tenga a su cargo la custodia y, en su caso, el uso del vehículo mientras se adjudica a uno de los herederos, deberá notificar tal circunstancia a la Jefatura de Tráfico, dentro de los noventa días siguientes a la defunción del titular registral del vehículo, presentando la siguiente documentación:

1.º Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico, interesando la inscripción provisional a su nombre.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.
3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1 y 3 del anexo XIII, sobre matriculación.
4.º Certificado de defunción del titular del vehículo, con fotocopia, o Libro de Familia donde conste el fallecimiento y fotocopia.
5.º Documento que acredite la custodia, posesión o uso del vehículo.
6.º Permiso o licencia de circulación del vehículo, en el que se anotará la adjudicación provisional.
7.º Tarjeta de inspección técnica o certificado de características, con reconocimiento en vigor.

B) Transmisión definitiva:

La persona que resulte adjudicataria definitiva del vehículo deberá solicitar de la Jefatura de Tráfico, en el plazo de noventa días, contados desde la fecha del documento que le acredite como tal, la expedición a su nombre del nuevo permiso o licencia de circulación. A tal efecto presentará, además de los documentos que se indican en el apartado I.1.B de este anexo, que estarán firmados por el heredero o herederos, la documentación siguiente:

1.º Declaración de herederos, o testamento acompañado de certificado de últimas voluntades, o cuaderno particional en que conste la adjudicación del vehículo.
2.º Justificación del pago o exención del Impuesto sobre Sucesiones y fotocopia.
3.º Permiso o licencia de circulación.
4.º Tarjeta de inspección técnica o certificado de características, con reconocimiento en vigor.
5.º Si se trata de un vehículo especial agrícola, documento acreditativo de baja y alta en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola.

III. Transmisiones con limitaciones de disposición

1.º La anotación en el Registro de Vehículos de la cláusula de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo sobre un vehículo se efectuará previa presentación del contrato de arrendamiento o documento análogo en el que conste el consentimiento del arrendador y del arrendatario para que el vehículo figure en el Registro a nombre de éste, con firmas reconocidas de ambos o intervenido por Corredor de Comercio, así como justificación de que el arrendador es el propietario del vehículo.
2.º La anotación en el Registro de Vehículos de una hipoteca mobiliaria o de una reserva de dominio que se constituya sobre un vehículo en el momento de su transmisión, se efectuará previa presentación, en el primer caso, del certificado de su inscripción en el Registro de Hipoteca Mobiliaria expedido por el Registrador o del permiso de circulación del vehículo con la anotación del otorgamiento de la correspondiente escritura de constitución hecha por el Notario, y, en el segundo caso, del justificante de la presentación del contrato en el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles.

IV. Cancelación de las limitaciones de disposición

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 32, apartado 7 y 33, apartado 2 de este Reglamento, la cancelación de las limitaciones de disposición se efectuará previa presentación de los documentos siguientes:

1.º Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.

3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre la matriculación.

4.º En el caso de la hipoteca mobiliaria, comunicación del Registrador en la que figure la cancelación de la hipoteca; si se trata de una reserva de dominio, escrito del Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles en el que se haga constar la cancelación de la inscripción de reserva de dominio; en el caso de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, escrito del arrendador en el que conste su consentimiento para la cancelación de la inscripción, con su firma reconocida.

ANEXO XV

BAJAS Y REHABILITACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

A) Bajas definitivas.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 35, apartados 1 y 4 de este Reglamento, cuando el titular o tercera persona que acredite suficientemente la propiedad de un vehículo quiera retirar el mismo de la circulación de forma permanente, o pretenda su traslado a otro país donde vaya a ser matriculado, deberá presentar los documentos siguientes:

1.º Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.

2.º Tasa por el importe legalmente establecido.

3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre la matriculación.

4.º Permiso o licencia de circulación y tarjeta de inspección técnica o certificado de características del vehículo. En caso de extravío o sustracción se aportará manifestación escrita al efecto, y fotocopia de la denuncia de la sustracción.

5.º Original y fotocopia del documento acreditativo de haberse abonado el último recibo puesto al cobro del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o justificante de su exención.

6.º Impreso de baja del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

7.º Si se trata de vehículo especial agrícola, documento acreditativo de la baja en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola.

8.º De tratarse de un traslado a un Estado que no sea parte del Acuerdo EEE, deberá acreditarse que se está preparando la exportación legal del vehículo.

9.º En el caso de baja por traslado a otro país de un vehículo que está afectado por derechos que limitan la facultad de disposición, documento que acredite la cancelación del impedimento o el consentimiento del acreedor o de la persona favorecida por la inscripción.

10.º En caso de fallecimiento del titular, si la persona que resulte adjudicataria definitiva del vehículo quisiera darlo de baja, aportará, además: la declaración de herederos o testamento acompañado de certificado de últimas voluntades o cuaderno particional en el que conste la adjudicación del vehículo.

11.º Para el traslado a otro país y como justificación de que no se trata de un residuo, se exigirá acreditación de haber superado una inspección técnica, en base al Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, en los 30 días previos a la solicitud de la baja por traslado a otro país o de la baja por exportación, si dicha inspección no consta ya anotada telemáticamente en el Registro de vehículos, en los siguientes casos:

A) Vehículos con antigüedad superior a cuatro años desde su fecha de primera matriculación.

B) Para cualquier vehículo que tras un accidente u otra causa, haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad.

B) Bajas temporales.

a) Voluntaria: artículo 36, apartado 1.a) del Reglamento.

Se exigirán los documentos indicados en los números 1.º a 7.º, para la baja definitiva.

b) Por sustracción: artículo 36, apartado 1.b) del Reglamento.

Deberán aportarse los mismos documentos especificados en la letra anterior y, además, el justificante y fotocopia de la denuncia de la sustracción.

c) Por finalización del contrato de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo: artículo 36, apartado 2.b) del Reglamento.

Se exigirán los mismos documentos indicados en las letras a) y b) anteriores y, además, el acreditativo de la recuperación del vehículo por el arrendador.

C) Alta de un vehículo dado de baja temporal.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37, apartado 2 de este Reglamento, cuando el titular de un vehículo dado de baja temporal solicite el alta del mismo, deberá presentar los documentos siguientes:

1.º Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.

2.º Tasa por el importe legalmente establecido.

3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre la matriculación.

4.º Impreso de alta del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o autoliquidación del mismo o justificante de su exención.

En el caso de que la tarjeta de inspección técnica o el certificado de características no tuviera el reconocimiento en vigor en el momento de solicitarse el alta, deberá someterse el vehículo a inspección técnica y, una vez superada la misma, la Jefatura de Tráfico procederá a devolver el permiso de circulación al interesado.

D) Rehabilitación de los vehículos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 38 de este Reglamento, el titular o tercera persona que acredite suficientemente la propiedad de un vehículo dado de baja definitiva en el Registro de Vehículos, podrá obtener de nuevo el permiso o licencia de circulación, presentando los siguientes documentos:

1.º Solicitud en impreso de modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.

2.º Tasas por el importe legalmente establecido.

3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A, números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre la matriculación.

A la vista de esta documentación, la Jefatura de Tráfico dirigirá un oficio al órgano competente en materia de industria para que someta al vehículo a una inspección y expida la correspondiente tarjeta de inspección técnica o certificado de características. Una vez expedido este documento se deberá presentar para la rehabilitación del vehículo:

1.º Tarjeta de inspección técnica o certificado de características.

2.º Autoliquidación, por triplicado, del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o justificante de su exención en su caso.

3.º En el supuesto de que solicite la rehabilitación tercera persona distinta del titular, documento que acredite el pago, la exención o no sujeción del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.

Si el vendedor es un empresario que actúa en el ejercicio de su actividad, podrá ser eximido de la presentación del citado documento.

4.º En el caso de vehículo especial agrícola, documento acreditativo del alta en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola.

ANEXO XVI

MATRICULACIÓN ESPECIAL

I. Vehículos en régimen de matrícula diplomática

A) De acuerdo con lo establecido en el artículo 39, apartado 2 de este Reglamento, para la matriculación de estos vehículos se acompañarán los siguientes documentos:

1.º Solicitud formulada por el Ministerio de Asuntos Exteriores cursada a través de la Dirección General de Protocolo, Cancillería y Órdenes, en la que se consignarán los datos de identificación, tanto del titular como del vehículo, acompañada de:

a) Permiso de circulación del modelo correspondiente, con la matrícula asignada en cada caso por el Ministerio de Asuntos Exteriores.

b) Tarjeta de inspección técnica del modelo oficial, ficha reducida o certificado expedido por el fabricante donde consten las características que figuran en el modelo oficial de tarjeta.

c) Documento expedido por la Administración tributaria competente, autorizando el régimen diplomático.

d) Tasa por el importe legalmente establecido.

2.º El cambio de titularidad del vehículo subsistiendo el régimen de matrícula diplomática se solicitará por el Ministerio de Asuntos Exteriores quien, en la comunicación que remita a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid autorizando el cambio, hará referencia expresa a la autorización expedida por la Administración Tributaria competente.

3.º Si el vehículo para el cual se solicita la expedición de uno de estos permisos ha tenido asignada previamente matrícula turística u ordinaria, además de los documentos relacionados en los párrafos a) y c) del apartado 1.o, se acompañará original del permiso de circulación, así como la ficha técnica que se expidió en su día.

4.º La terminación del régimen de matrícula diplomática, tanto si se produce o no cambio de titularidad, será comunicada a la Jefatura de Tráfico del domicilio del adquirente por el Ministerio de Asuntos Exteriores. En dicha comunicación se consignarán los datos de identificación del vehículo así como los del titular particular y su domicilio y se acompañará, en su caso, el documento expedido por la Administración tributaria competente donde conste que el vehículo ha cesado en el régimen diplomático.

Deberán aportarse además los siguientes documentos:

a) Solicitud de matriculación suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.

b) Tasa por el importe legalmente establecido.

c) Fotocopia del documento de identificación personal.

d) Tarjeta de Inspección Técnica con el reconocimiento periódico en vigor.

5.º Autoliquidación del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica o justificante de su exención.

6.º Autoliquidación del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte o declaración de no sujeción o de exención del mismo, salvo si el vehículo tuvo con anterioridad matrícula ordinaria.

7.º Si al tiempo de la terminación del régimen diplomático se produce cambio de titularidad, el adquirente particular deberá presentar también solicitud de transferencia, en unión de los documentos que le sean exigibles de los reseñados para este trámite en el anexo XIV de este Reglamento.

B) El permiso de circulación será confeccionado por el Ministerio de Asuntos Exteriores, quien asignará al vehículo la matrícula que le corresponda y lo remitirá para su expedición a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid. Una vez concedido el permiso diplomático, esta Jefatura asignará al vehículo la matrícula ordinaria que corresponda en ese momento, para uso exclusivo de la Administración española, salvo si el vehículo tuvo con anterioridad matrícula ordinaria, que será la que ostente si cesa el régimen diplomático.

En el permiso de circulación diplomático constará:

Matrícula.
Fecha de fabricación.
Fecha de matriculación.
Marca y modelo.
Número de bastidor.
Datos de identificación del titular. En su caso, cargo que ostenta.

II. Vehículos en régimen de matrícula turística

A) De acuerdo con lo establecido en el artículo 40 de este Reglamento, para la matriculación de los vehículos en régimen de matrícula turística se acompañarán los siguientes documentos:

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.
3.º Documento Nacional de Identidad o Documento de Identidad del país de origen, si se trata de ciudadanos de la Unión Europea, o Pasaporte o Certificado de Nacionalidad si se trata de ciudadanos de terceros países.
4.º Autorización del órgano competente de la Administración tributaria en el que se reconozca el derecho del solicitante al régimen de matrícula turística, y en el que conste el plazo por el que se concede la marca y el número de bastidor del vehículo.
5.º Tarjeta de Inspección Técnica y factura de venta.
6.º Autoliquidación del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, con justificante de su exención.

B) Prórroga de la matrícula turística.

Deberán acompañarse los siguientes documentos:

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.
3.º Autorización del órgano competente de la Administración tributaria en que constará el plazo por el que se prorroga la marca y el número de bastidor del vehículo.
4.º Tarjeta de Inspección Técnica con el reconocimiento periódico en vigor.
5.º Documento acreditativo del pago del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o justificante de su exención.
6.º Documento expedido por el órgano competente de la Administración Tributaria que acredite el pago o exención de los Impuestos correspondientes.

C) Pase a matrícula ordinaria.

Deberán aportarse los siguientes documentos.

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.
3.º Tarjeta de Inspección Técnica con el reconocimiento periódico en vigor.
4.º Documento expedido por el órgano competente de la Administración Tributaria que justifique la exención o el pago del Impuesto sobre el Valor Añadido y, además, si se trata de un vehículo procedente de Estados que no sean parte del Acuerdo EEE, deberá acreditar el pago o exención de los derechos arancelarios.
5.º Documento que acredite la baja del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica como matrícula turística.
6.º Autoliquidación del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o justificante de su exención.
7.º Autoliquidación del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte o declaración de no sujeción o de exención del mismo.

D) Permiso de circulación (matrícula turística).

En el permiso de circulación figurarán los siguientes datos:

A.–Matrícula.
B.–Fecha de matriculación.
Fecha de primera matriculación.
C.–Apellidos del titular.
D.–Nombre del titular.
E.–Domicilio.

Localidad.
Provincia.
F.–Marca.
G.–Serie y número del bastidor.
Masa máxima autorizada.
Modelo.
Número de plazas.
Fecha de caducidad.

El modelo del permiso de circulación será una cartulina de color gris de formato UNE A6 de 105 por 148 milímetros.

ANEXO XVII

AUTORIZACIONES TEMPORALES DE CIRCULACIÓN

I. Permisos temporales para particulares

De acuerdo con lo establecido en el artículo 43, apartado 3 de este Reglamento, para la concesión de las autorizaciones temporales de circulación reguladas en el mismo se presentarán los siguientes documentos:

A) Para la circulación de un vehículo cuando se haya adquirido en provincia distinta a aquella donde se pretenda matricularlo. Artículo 43, apartado 1.1.1 del Reglamento:

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
2.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre matriculación.
3.º Tasa por el importe legalmente establecido.
4.º Tarjeta de inspección técnica o certificado de características, con diligencia de adjudicación, o factura de venta si no figura dicha diligencia.

B) Para la circulación mientras se tramita la matrícula definitiva del vehículo. Artículo 43, apartado 1.1.2.1. del Reglamento.

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
2.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A) números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre matriculación.
3.º Tasa por el importe legalmente establecido.
4.º Además de los documentos indicados anteriormente, deberán presentarse los que se especifican a continuación, según los distintos supuestos que puedan plantearse:

4.º a) Vehículos adquiridos sin matricular en el extranjero:

I. Si el vehículo se ha adquirido en Estado que no sea parte del Acuerdo EEE.

– Certificado para Matrícula de Vehículos a Motor o Certificado de Adeudo, con fotocopia, así como factura de venta y justificante del pago del Impuesto sobre Actividades Económicas del año en curso cuando se haya importado con fines de venta.

II. Si el vehículo se ha adquirido en Estado parte del Acuerdo EEE.

– Documento que acredite la adquisición del vehículo, con fotocopia.
– Documento justificativo de las características técnicas del vehículo.

4.º b) Vehículos adquiridos en subasta o por sentencia judicial:

– Acta de adjudicación en subasta con el nombre del adjudicatario, en la que conste el año de fabricación, el número de bastidor y fotografías del vehículo de frente y lateral o Certificado de Aduanas, si es de importación, en el que figure que se adjudica en subasta,

nombre del adjudicatario y año de fabricación, al que figurarán adheridos el facsímil del número de bastidor y las fotografías del vehículo de frente y lateral y fotocopia.

– Justificación del pago, la exención o no sujeción del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y fotocopia.

Si el adjudicatario es un empresario dedicado a la compraventa de vehículos que actúa en el ejercicio de su actividad, podrá ser eximido de la presentación del citado documento.

– Si se adjudica el vehículo con fines de venta, el empresario dedicado a la compraventa de vehículos adjudicatario, deberá acreditar el pago del Impuesto sobre Actividades Económicas del año en curso y se aportará factura de venta.

4.º c) Vehículos adquiridos sin carrozar:

– Certificado para carrozado, con fotocopia.

4.º d) Vehículos adquiridos con matrícula no española:

I. Cuando el vehículo esté matriculado en un Estado que no sea parte del Acuerdo EEE.

– Certificado para Matrícula de Vehículos a Motor o Certificado de Adeudo y fotocopia y, en su caso, factura de venta.

– Documentación original del vehículo con fotocopia.

II. Cuando el vehículo esté matriculado en un Estado parte del Acuerdo EEE.

– Documentación original del vehículo con fotocopia.

– Cuando se trate de vehículos matriculados a nombre de otra persona, factura de compra del vehículo por el solicitante de la matriculación a un comerciante legalmente establecido en un Estado parte del Acuerdo EEE en el que figure el número de IVA del comerciante vendedor, o contrato de compraventa entre particulares, acompañados de una traducción al castellano o lengua que sea cooficial en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

– Original de la autoliquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, o justificante de la exención o no sujeción del mismo, y fotocopia.

Si el vendedor es un empresario que actúa en el ejercicio de su actividad, podrá ser eximido de la presentación del citado documento.

Salvo en el caso de vehículos agrícolas, simultáneamente con la solicitud de matrícula temporal de sesenta días se presentará:

1.º Solicitud de matriculación definitiva en impreso oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico. Para efectuar la matriculación definitiva el sujeto pasivo deberá acreditar el pago del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, o declaración de no sujeción o de exención del mismo.

2.º Tasa por el importe legalmente establecido.

3.º Autoliquidación por triplicado del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o justificante de su exención.

Excepcionalmente, y con la misma matrícula, este permiso temporal de circulación podrá tener sucesivas prórrogas de su validez por plazos de sesenta días, cuando se pidan antes de expirar su período de vigencia, presentando la siguiente documentación:

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.

2.º Permiso temporal de circulación del que se solicita la prórroga.

3.º Justificación documental de que el vehículo no se ha podido matricular por causas no imputables al solicitante.

C) Para el traslado del vehículo al extranjero a efectos de su matriculación definitiva. Artículo 43, apartado 1.1.2.2 del Reglamento.

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.

2.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre matriculación.

3.º Tasa por el importe legalmente establecido.

4.º I. Vehículos sin matricular:

– Documento que acredite la exportación legal, si se trata de un traslado a un Estado no perteneciente al Acuerdo EEE.
– Tarjeta de Inspección Técnica o certificado de características con diligencia de adjudicación o factura de venta si no figura dicha diligencia.

4.º II. Vehículos matriculados:

– El titular registral o tercera persona que acredite suficientemente su propiedad deberá solicitar previamente la baja definitiva por traslado a otro país, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 35, apartado 4 de este Reglamento.
– Tarjeta de inspección técnica o certificado de características y permiso de circulación o licencia de circulación del vehículo.

La documentación original será devuelta al interesado, previa anulación del permiso de circulación.
En el permiso temporal de circulación figurarán los siguientes datos:

Matrícula.
Fecha de matriculación.
Plazo de validez.
Apellidos o razón social del titular.
Nombre del titular.
Domicilio.
Localidad.
Provincia.
Marca.
Serie y número del bastidor.
Masa máxima autorizada.
Tipo.
Modelo.
Número de plazas.
Servicio a que se destina.

El modelo del permiso de circulación será una cartulina de color verde, de formato UNE A6, de 105 por 148 milímetros.

II. Permisos temporales para uso de empresas o entidades relacionadas con el vehículo

De acuerdo con lo establecido en los artículos 44, apartado 3 y 48, apartado 3 de este Reglamento, para la concesión de los permisos temporales regulados en el mismo se presentarán los siguientes documentos:

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico, con fotocopia.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.
3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre matriculación.
4.º Justificante de tener Licencia Municipal de apertura de establecimiento para esta actividad y fotocopia.
5.º Último recibo de pago del Impuesto sobre Actividades Económicas puesto al cobro y fotocopia. En el caso de los Laboratorios Oficiales se presentará documento acreditativo de la autorización de su actividad expedido por el órgano competente.
En el permiso temporal de circulación figurarán los siguientes datos:

Matrícula.
Apellidos y nombre o razón social del titular.
Domicilio.
Localidad.

Provincia.
Plazo de validez.

El modelo del permiso de circulación será una cartulina de color rosa, de formato UNE A6, de 105 por 148 milímetros.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 45, apartado 2 de este Reglamento, para el reconocimiento de los libros-talonarios donde se integran los boletines de circulación, se deberá presentar:

1.º Solicitud suscrita por el interesado en el impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.

El boletín de circulación será de tamaño UNE A6 (105 × 148 mm), de gramaje máximo de 60 gr/m2 y en papel de fondo blanco e impresión en negro.

En el boletín de circulación figurarán los siguientes datos:

Número del permiso temporal de empresa.
Número del bastidor del vehículo.
Apellidos y nombre o razón social del titular del permiso.
Domicilio del titular del permiso.
Nombre y apellidos del conductor.
Clase y número del permiso para conducir del conductor.
Si el objeto del viaje es para pruebas o para transporte del vehículo.
El lugar de partida, que será el de regreso en el caso de pruebas, así como el itinerario.
El lugar de partida y de destino en el caso de transporte.
Plazo de validez del permiso temporal de empresa.
Matrícula ordinaria en el caso de un vehículo matriculado.

III. Pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes/representantes legales, carroceros y Laboratorios Oficiales

De acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de este Reglamento, para la concesión de los permisos para pruebas o ensayos de investigación extraordinarios previstos en el mismo se presentará la siguiente documentación:

1.º Solicitud suscrita por el interesado.
2.º Tasa por el importe legalmente establecido.
3.º Los documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A números 1.º y 3.º del anexo XIII, sobre matriculación.
4.º Acreditar estar en posesión previa del permiso temporal de empresa.
5.º Justificación de la necesidad de la petición.

En el permiso para pruebas o ensayos de investigación extraordinarios figurarán los siguientes datos:

Número del permiso temporal de empresa.
Marca y número del bastidor del vehículo.
Apellidos y nombre o razón social del titular del permiso.
Domicilio del titular del permiso.
El tipo de ensayo a realizar.
Itinerario.
Horario.
Duración.
Demás condiciones en que deba desarrollarse.

ANEXO XVIII

PLACAS DE MATRÍCULA

I. Colores e inscripciones

Sin perjuicio del color del fondo establecido para cada placa de matrícula en los siguientes apartados, se permite la inclusión de diseños geométricos sin significado reconocible, siempre que no afecten a las condiciones de retrorreflexión y legibilidad necesarias para el correcto funcionamiento de sistemas de captación de imagen de las autoridades competentes en materia de tráfico.

En el caso mencionado en el párrafo anterior, se deberá garantizar el cumplimiento de las placas con las prescripciones de la norma ISO/IEC 30116:2016 “Information technology – Automatic identification and data capture techniques– Optical Character Recognition (OCR) quality testing”.

A) Matrícula ordinaria.

a) Vehículos automóviles:

El fondo de la placas será retrorreflectante de color blanco y los caracteres irán pintados en color negro mate, salvo las placas de matrícula traseras de los vehículos destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, en que el fondo será retrorreflectante de color azul y los caracteres irán pintados en color blanco mate.

En las placas de matrícula de todos los vehículos automóviles, con independencia del servicio al que estén destinados, se inscribirán dos grupos de caracteres constituidos por un número de cuatro cifras, que irá desde el 0000 al 9999, y de tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, y las letras Ñ y Q.

Además, en la parte izquierda de la placa de matrícula se incluirá, sobre una banda azul dispuesta verticalmente, el símbolo de la bandera europea, que constará de 12 estrellas de color amarillo, y la sigla distintiva de España representada por la letra E de color blanco, de acuerdo con el cuadro 5 del presente anexo.

Los automóviles matriculados en España en cuyas placas de matrícula figure la bandera europea y la sigla distintiva de España, cuando circulen por los demás países de la Unión Europea, no será necesario que lleven en su parte posterior el signo distintivo de la nacionalidad española previsto en la señal V-7 del anexo XI de este Reglamento.

b) Vehículos especiales:

El fondo de las placas será retrorreflectante, de color blanco. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color rojo mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres constituidos por la letra E, un número de cuatro cifras, que irá desde el 0000 al 9999, y tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente, y las letras CH y LL, por incompatibilidad con el diseño de las placas de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

c) Remolques y semirremolques:

El fondo de las placas será retrorreflectante, de color rojo. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color negro mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres constituidos por la letra R, un número que irá desde el 0000 al 9999, y tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente y las letras CH y LL por incompatibilidad con el diseño de la placa de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

d) Ciclomotores y ciclos de motor:

El fondo de las placas será retrorreflectante, de color amarillo. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color negro mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres constituidos por la letra C, un número de cuatro cifras, que irá desde el 0000 al 9999, y tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente, y las letras CH y LL, por incompatibilidad con el diseño de las placas de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

B) Matrícula especial.

a) Matrícula en régimen diplomático:

1.º Cuerpo diplomático.

Para los vehículos del Cuerpo diplomático, el fondo de las placas será retrorreflectante, de color rojo. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color blanco mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres, constituidos por las letras CD, seguidas por dos grupos de guarismos. El primero de ellos es un prefijo invariable y único para cada Misión diplomática, y el segundo, un número de orden que corresponderá a los vehículos propiedad de la Misión o de sus miembros a propuesta de cada Mísión Diplomática.

La atribución de prefijos se hará siguiendo el orden alfabético establecido en la última lista oficial del Cuerpo Diplomático publicada por el Ministerio de Asuntos Exteriores, correspondiendo el prefijo -1- al Decanato del Cuerpo Diplomático, y para las Misiones de países que acrediten Embajadores con carácter permanente o establezcan relaciones diplomáticas con España en el futuro, por orden de antigüedad.

2.º Organizaciones internacionales.

Para los vehículos de las organizaciones internacionales, el fondo de las placas será retrorreflectante, de color azul. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color blanco mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres, constituidos por las letras OI, seguidos por dos grupos de guarismos. El primero de ellos es un prefijo invariable y único para cada organización internacional; el segundo, un número de orden, que corresponderá a los vehículos propiedad de la organización internacional o de sus miembros, a propuesta de dichas organizaciones.

La atribución de prefijos se hará por orden de antigüedad siguiendo una serie correlativa a la reservada a las Misiones Diplomáticas.

3.º Oficinas consulares y su personal.

Para los vehículos de las Oficinas consulares y su personal, el fondo de las placas será retrorreflectante, de color verde. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color blanco mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres, constituidos por las letras CC, seguidas de dos grupos de guarismos. El primero será el prefijo correspondiente a la Misión Diplomática de la que dependa la Oficina Consular, según lo establecido en el apartado 1.º anterior, y, de no existir tal dependencia, se le atribuirá prefijo al Estado correspondiente.

Para la fijación del segundo grupo de guarismos se estará igualmente a lo dispuesto en el citado apartado 1.º En el caso de que la Oficina Consular no dependa de una Misión Diplomática acreditada en España, se realizará a propuesta del Jefe de la Oficina Consular.

4.º Personal técnico-administrativo.

El fondo de las placas será retrorreflectante, de color amarillo. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color negro mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres, constituidos por las letras TA, seguidas de dos grupos de guarismos. El primero, identificativo de la Misión Diplomática, Organización Internacional u Oficina Consular, y el segundo, indicativo de un número de orden, que corresponderá a los vehículos propiedad del personal técnico-administrativo de cada uno de ellos, a propuesta de los mismos.

b) Matrícula turística:

El fondo de las placas será retrorreflectante, de color blanco. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color negro mate.

La banda vertical en donde se consignan el mes y el año en que caducan, expresándose el primero en caracteres romanos y el segundo en caracteres de tipo árabe, será retrorreflectante de color rojo. Los caracteres que en ella se consignan serán adhesivos de color blanco mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres. El primero lo constituirá la letra T; el segundo, un número, que irá desde el 0000 al 9999; y el tercero, tres letras, empezando por las letras BBB y terminando con las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente y las letras CH y LL por incompatibilidad con el diseño de la placa de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

c) Matrícula de vehículo histórico:

El fondo de las placas será retrorreflectante, de color blanco. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color negro mate.

En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres. El primero lo constituirá la letra H; el segundo, un número, que irá desde el 0000 al 9999; y el tercero, tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente y las letras CH y LL por incompatibilidad con el diseño de la placa de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

C) Autorizaciones temporales de circulación.

a) Permisos temporales para particulares:

El fondo de las placas será retrorreflectante, de color verde. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color blanco mate.

En las placas de matrícula de los vehículos de motor, remolques y semirremolques, se inscribirán tres grupos de caracteres. El primero lo constituirá la letra P; el segundo, un número, que irá desde el 0000 al 9999; y el tercero, tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente y las letras CH y LL por incompatibilidad con el diseño de la placa de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

En las placas de matrícula de los ciclomotores se inscribirán tres filas de caracteres constituidas, la primera, por la letra P y la cifra correspondiente a las unidades de millar de un número que irá desde el 0000 al 9999; la segunda, por las tres cifras restantes de este número; y la tercera, por tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con a letra N y el número 0, respectivamente y las letras CH y LL por incompatibilidad con el diseño de la placa de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

b) Permisos temporales para empresas:

El fondo de las placas será retrorreflectante, de color rojo. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color blanco mate.

En las placas de matrícula de los vehículos de motor, remolques semirremolques, se inscribirán tres grupos de caracteres. El primero lo constitutiá la letra S, para los vehículos no matriculados, o la letra V, para los matriculados; el segundo, un número, que irá desde el 0000 al 9999; y el tercero, tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente y las letras CH y LL por incompatibilidad con el diseño de la placa de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

La banda vertical en donde se consignen el mes y el año en que caducan, expresándose el primero en caracteres romanos y el segundo en caracteres de tipo árabe, será retrorreflectante de color blanco. Los caracteres que en ella se consignan serán adhesivos de color rojo mate.

En las placas de matrícula de los ciclomotores se inscribirán tres filas de caracteres constituidas, la primera, por la letra S para los vehículos no matriculados o la letra V para los matriculados, y la cifra correspondiente a las unidades de millar de un número que irá desde el 0000 al 9999; la segunda, por las tres cifras restantes de este número; y la tercera, por tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente y las letras CH y LL por incompatibilidad con el diseño de la placa de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.

La banda en donde se consignen el mes y el año en que caducan, expresándose el primero en caracteres romanos y el segundo en caracteres de tipo árabe, será retrorreflectante de color blanco. Los caracteres que en ella se consignan serán adhesivos de color rojo mate.

II. Contraseñas de las placas

A. Siglas de provincias

Álava	VI
Albacete	AB
Alicante	A
Almería	AL
Asturias	O
Ávila	AV
Badajoz	BA
Barcelona	B
Burgos	BU
Cáceres	CC
Cádiz	CA
Cantabria	S
Castellón	CS
Ciudad Real	CR
Córdoba	CO
A Coruña	C
Cuenca	CU
Girona	GI
Granada	GR
Guadalajara	GU
Guipúzcoa	SS
Huelva	H
Huesca	HU
Illes Balears	IB
Jaén	J
León	LE
Lleida	L
Lugo	LU
Madrid	M
Málaga	MA

Murcia	MU
Navarra	NA
Ourense	OU
Palencia	P
Las Palmas	GC
Pontevedra	PO
La Rioja	LO
Salamanca	SA
Santa Cruz de Tenerife	TF
Segovia	SG
Sevilla	SE
Soria	SO
Tarragona	T
Teruel	TE
Toledo	TO
Valencia	V
Valladolid	VA
Vizcaya	BI
Zamora	ZA
Zaragoza	Z
Ceuta	CE
Melilla	ML

B) Contraseñas de los vehículos pertenecientes al Estado y al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN.

ET, FN y EA: Para vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa, correspondientes, respectivamente al Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire.

MF: Para los del Parque del Ministerio de Fomento.

MMA: Para los del Parque del Ministerio de Medio Ambiente.

PME: Para los del Parque Móvil del Estado.

CNP: Para los de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, adscritos al ámbito del Cuerpo Nacional de Policía.

PGC: Para los de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, adscritos al ámbito del Cuerpo de la Guardia Civil.

En el caso de vehículos especiales, figurarán las contraseñas anteriores y, separadas por un guión, las letras VE.

FAE: Para los vehículos al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN matriculados en España.

III. Número y ubicación de las placas

1. Los automóviles, excepto las motocicletas y vehículos de tres ruedas deberán llevar dos placas de matrícula, de forma plana y rectangular. Una se colocará en la parte delantera de manera que su eje vertical esté situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; y otra, en la parte posterior, que se colocará de manera que su eje vertical esté situado en aquel plano, y si no fuese posible, en el lado izquierdo del vehículo.

Excepcionalmente, en aquellos automóviles en los que, por construcción, la placa delantera no puede ser colocada de manera que su eje vertical esté situado en el plano longitudinal mediano del vehículo, ésta se podrá situar en su lado izquierdo o derecho.

2. Los ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas (incluyendo cuatriciclos) llevarán una sola placa en la parte posterior, colocada en posición vertical o casi vertical, en el plano longitudinal mediano del vehículo y en el centro y por encima del guardabarros posterior en el caso de las motocicletas que no llevan sidecar, y entre ambas ruedas posteriores y, lo más alta posible, si lo llevan.

3. Los vehículos especiales agrícolas y de obras y servicios autopropulsados deberán llevar una placa de matrícula de forma plana y rectangular situada en la parte posterior y en el centro o en su lado izquierdo, colocada en posición vertical o casi vertical y perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo.

4. Los remolques, semirremolques, maquinaria agrícola remolcada y de obras y servicios, cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, deberán ir provistos en

la parte posterior de su placa de matrícula situada en posición vertical o casi vertical y en el plano longitudinal mediano del vehículo y, además, en el lado derecho, de otra placa con la matrícula del vehículo remolcador.

Los restantes remolques, semirremolques, maquinaria agrícola remolcada y de obras y servicios, llevarán en el lado izquierdo o en el centro una sola placa posterior, de igual contenido que la del vehículo remolcador.

IV. Dimensiones y especificaciones de las placas y sus caracteres.

Cuadro 1

TIPO PLACA MATRÍCULA	Medidas (mm)		Caracteres (mm)			Separación entre caracteres (mm)	Espacio entre grupos de caracteres (mm)	Separación a bordes (mm)						Color		Tolerancia entre caracteres, grupo de caracteres y distancia a bordes
	Total	Superficie reflectante	Anchura	Altura	Grueso trazo			Horizontales	Entre líneas	Verticales línea superior		Verticales línea inferior		Fondo	Caracteres	
										Izq.	Der.	Izq.	Der.			
Ordinaria larga (1)	520 × 110	510 × 100	45	77	10	14	41	11,5	–	62	22	–	–	B/A(7)	N/B(7)	
Ordinaria alta (1)	340 × 220	330 × 210	45	77	10	10	-	15	26	80	40	87,5	87,5	B/A(7)	N/B(7)	
Ordinaria larga delantera (2)	340 × 110	330 × 100	30	60	6	8	24	20	–	48	8	–	–	B/A(7)	N/B(7)	
Motocicletas ordinaria (4)	220 × 160	210 × 150	30	60	6	10	-	10	10	50	10	50	50	B	N	
Motocicletas corta (5)	132 x 96	122 × 86	13	30	3,5	6 10	-	7	12	40	8	31,5	31,5	B	N	
Ordinaria larga con siglas de provincia (1) *	520 × 110	510 × 110	45	77	10	8	27	11,5	-	48	8	-	-	B	N	
Ordinaria alta con siglas de provincia (1) (3) *	340 × 220	330 × 210	45	77	10	10	50	15	26	60	20	60	60	B	N	
Ordinaria larga delantera con siglas de provincia (2) *	340 × 110	330 × 100	30	60	6	6	6	20	-	44	4	-	-	B	N	
Motocicletas ordinaria con siglas de provincia (3) (4) *	220 × 160	210 × 150	30	60	6	8 10	18	10	10	48	8	50	10	B	N	
Vehículos especiales larga	340 x10	330 x 100	30	60	6	8	15	20	-	10	10	-	-	B	R	
Vehículos especiales alta	280 × 200	270 × 190	30	60	6	10 15	40	20	30	25	25	75	75	B	R	
Remolques y semirremolques larga	520 × 110	510 × 100	45	77	10	12	30	11,5	–	15	15	–	–	R	N	
Remolques y semirremolques alta	340 × 220	330 × 210	45	77	10	9 10	40	15	26	19	19	87,5	87,5	R	N	
Ciclomotores alta	100 × 168	90 x 158	13	30	3,5	10	10	22	12	27	27	15,5	15,5	AM	N	
Ciclomotores larga	140 x 120	130 x 110	13	30	3,5	10	10	22	12	27	27	15,5	15,5	AM	N	
Cuatriclos ligeros (6)	210 x 85	200 × 75	13	30	3,5	7	16	22,5	–	14,5	14,5	–	–	AM	N	
Cuatriciclos larga	520 x 110	510 x 110	45	77	10	11	41	11,5	–	62	22	–	–	AM	N	
Vehículo histórico ciclomotores	100 x 168	90 x 158	13	30	3,5	10	10	22	12	27	27	15,5	15,5	B	N	± 3 mm
Cuerpo Diplomático	520 × 110	510 × 100	45	77	10	14	80 48	11,5	–	35	35	–	–	R	B	
Organizaciones internacionales	520 × 110	510 × 100	45	77	10	14	80 48	11,5	–	35	35	–	–	AZ	B	
Oficina consular	520 × 110	510 × 100	45	77	10	14	80 48	11,5	–	35	35	–	–	V	B	
Personal técnico-administrativo	520 × 110	510 × 100	45	77	10	14	80 48	11,5	–	35	35	–	–	AM	N	
Turística larga	520 × 110	510 × 100	45	77	10	10	20 30	11,5	–	10	40	–	–	B	N	
Turística alta	340 × 220	330 × 210	45	77	10	10	20	15	26	10	45	70	105	B	N	
Vehículo histórico larga	520 × 110	510 × 100	45	77	10	10	35	11,5	–	15	15	–	–	B	N	
Vehículo histórico alta	340 × 220	330 × 210	45	77	10	13	36	15	26	15	15	84,5	84,5	B	N	
Vehículo histórico motocicletas	220 × 160	210 × 150	30	60	6	10	14	10	10	8	8	50	50	B	N	
Temporal particular larga	520 × 110	510 × 100	30	60	6	16	70 60	20	–	30	30	–	–	V	B	
Temporal particular alta	280 × 200	270 × 190	30	60	6	16	36	20	30	18	18	74	74	V	B	
Temporal particular ciclomotores	100 × 168	90 × 158	13	30	3,5	10	10	22	12	27	27	15,5	15,5	V	B	
Temporal empresas larga (vehículos no matriculados)	520 × 110	510 × 100	30	60	6	16	57,5	20	–	20	55	–	–	R	B	
Temporal empresas larga (vehículos matriculados)	520 × 110	510 × 100	30	60	6	16	57,5	20	–	20	55	–	–	R	B	
Temporal empresas alta (vehículos no matriculados)	280 × 200	270 × 190	30	60	6	12	19	20	30	15	50	60,5	95,5	R	B	

TIPO PLACA MATRÍCULA	Medidas (mm)		Caracteres (mm)			Separación entre caracteres (mm)	Espacio entre grupos de caracteres (mm)	Separación a bordes (mm)						Color		Tolerancia entre caracteres, grupo de caracteres y distancia a bordes
	Total	Superficie reflectante	Anchura	Altura	Grueso trazo			Horizontales	Entre líneas	Verticales línea superior		Verticales línea inferior		Fondo	Caracteres	
										Izq.	Der.	Izq.	Der.			
Temporal empresas alta (vehículos matriculados)	280 × 200	270 × 190	30	60	6	12	19	20	30	15	50	60,5	95,5	R	B	± 3 mm
Temporal empresas ciclomotores (vehículos no matriculados)	100 × 168	90 × 158	13	30	3,5	10	10	12 32	12	27	27	15,5	15,5	R	B	
Temporal empresas ciclomotores (vehículos matriculados)	100 × 168	90 × 158	13	30	3,5	10	10	12 32	12	27	27	15,5	15,5	R	B	

(1) Para automóviles, excepto motocicletas, vehículos de tres ruedas y cuatriciclos.

(2) Para vehículos de categoría M1 que, por construcción, el emplazamiento para la placa de matrícula no permite la colocación de la placa ordinaria larga y para vehículos de tres ruedas y cuatriciclos.

(3) Cuando existan dos grupos de caracteres alfabéticos contiguos, y uno de ellos conste de un solo carácter, se procederá a repartir los espacios sobrantes entre ambos lados.

(4) Esta placa se utilizará también para los vehículos de tres ruedas, cuatriciclos y vehículos de categoría M-1 que, por construcción, el emplazamiento para la placa de matrícula no permite la colocación de la placa ordinaria larga delantera.

(5) Para motocicletas de dos ruedas de las especialidades de trial y enduro.

(6) Para cuatriciclos ligeros y ciclomotores de tres ruedas. Cuando en estos vehículos, por construcción, el emplazamiento para la placa de matrícula no permite la colocación de la placa de cuatriciclos ligeros, se utilizará la placa de ciclomotores.

(7) El fondo de las placas será de color blanco y los caracteres, de color negro mate, salvo las placas de matrícula traseras de los vehículos destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, en que el fondo será de color azul y los caracteres, de color blanco mate.

Cuando se indican dos cantidades en los apartados "Separación entre caracteres" y "Separación a bordes horizontales", se entiende que la cifra superior es para la línea de caracteres de arriba, y la inferior, para la de abajo.

Espacio entre grupos de caracteres: cuando se indican dos cantidades, se entiende que la cifra superior se refiere a la distancia entre el primer y el segundo grupo de caracteres, y la cifra inferior, a la distancia entre el segundo y el tercer grupo de caracteres.

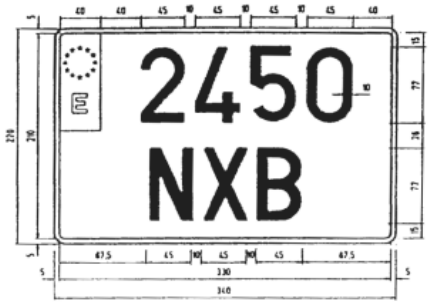
---

* Placas de matrícula con arreglo a lo establecido en las disposiciones transitorias de la Orden de 15 de septiembre de 2000.

Cuadro 2

1. Modelos de placas de matrícula ordinaria.





MATRICULA VEHICULOS AUTOMOVILES
ORDINARIA ALTA

FONDO BLANCO
CARACTERES NEGRO MATE



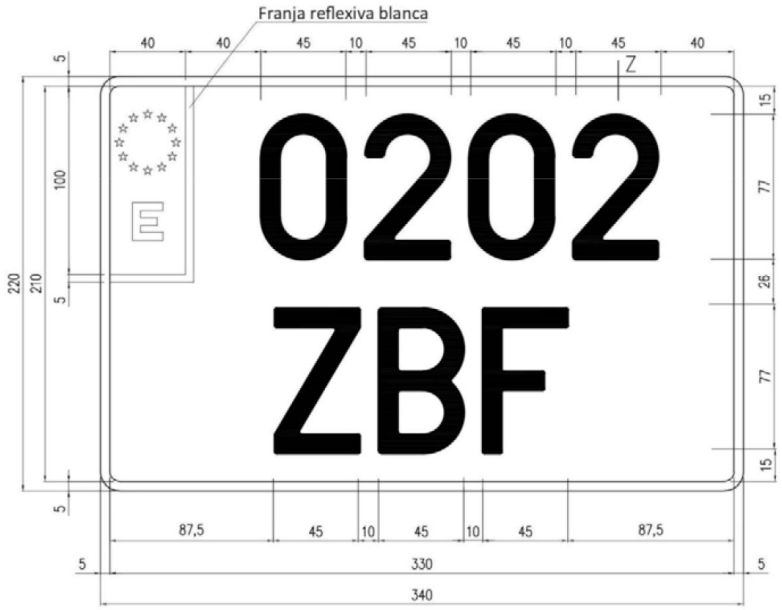
MATRICULA VEHICULOS AUTOMOVILES
ORDINARIA LARGA DELANTERA

FONDO BLANCO
CARACTERES NEGRO MATE

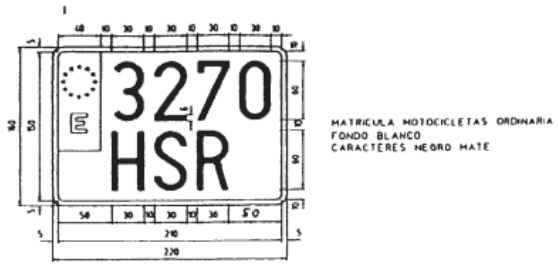


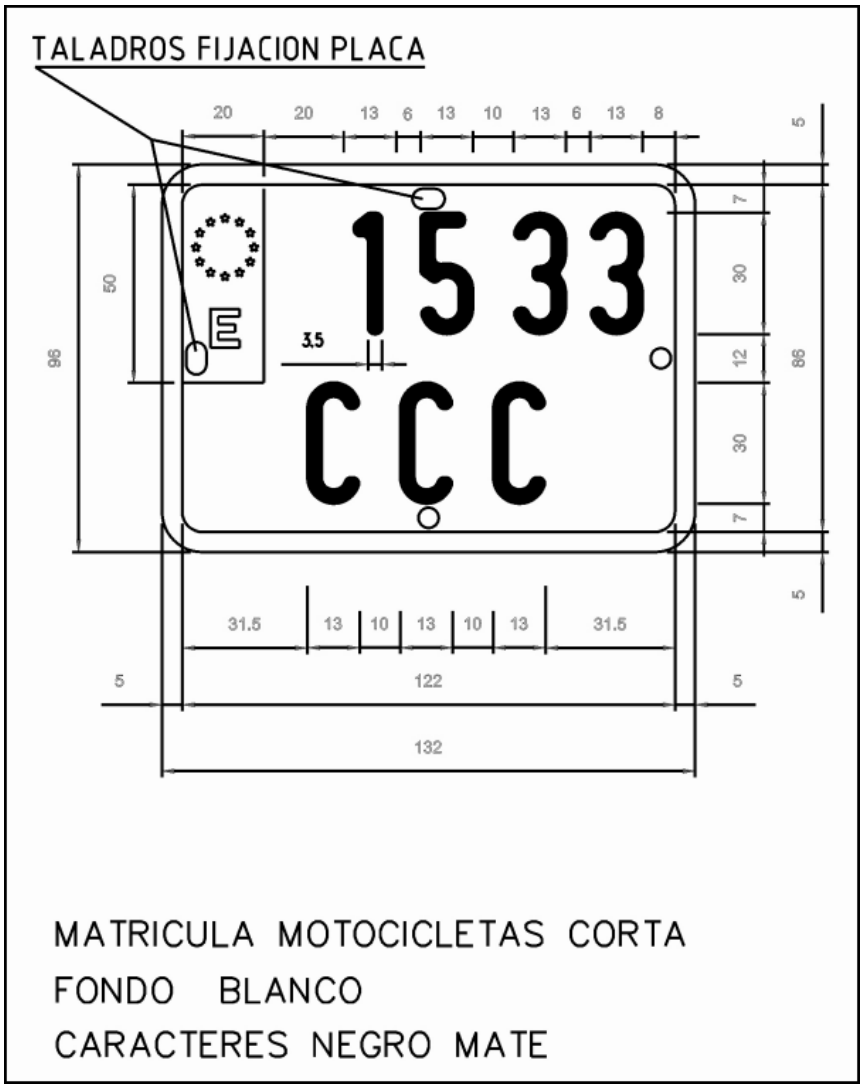
MATRÍCULA TRASERA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES
ORDINARIA LARGA
TAXI Y ALQUILER CON CONDUCTOR

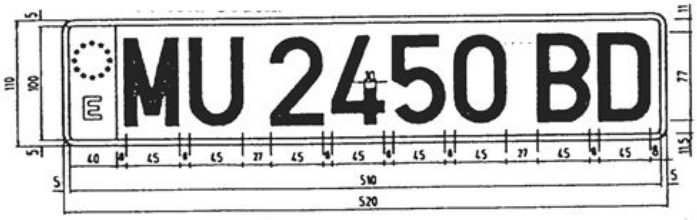
FONDO AZUL
CARACTERES BLANCO MATE


Franja reflexiva blanca
0202
ZBF
E
MATRÍCULA TRASERA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES
ORDINARIA ALTA
TAXI Y ALQUILER CON CONDUCTOR
FONDO AZUL
CARACTERES BLANCO MATE


Franja reflexiva blanca
0202 ZBF
E
MATRÍCULA TRASERA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES
ORDINARIA LARGA DELANTERA
TAXI Y ALQUILER CON CONDUCTOR
FONDO AZUL
CARACTERES BLANCO MATE


3270
HSR
E
MATRICULA MOTOCICLETAS ORDINARIA
FONDO BLANCO
CARACTERES NEGRO MATE


TALADROS FIJACION PLACA
20
20
13
6
13
10
13
6
13
8
5
7
30
12
30
7
5
86
96
50
E
1533
3.5
CCC
31.5
13
10
13
10
13
31.5
5
122
5
132
MATRICULA MOTOCICLETAS CORTA
FONDO BLANCO
CARACTERES NEGRO MATE



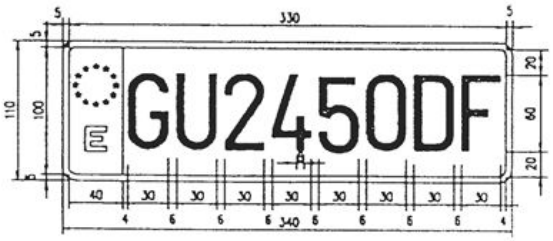
MATRICULA VEHICULOS AUTOMOVILES
ORDINARIA LARGA
CON SIGLAS DE PROVINCIA

FONDO BLANCO
CARACTERES NEGRO MATE



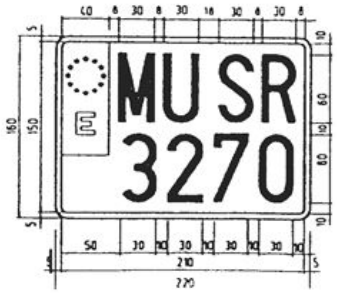
MATRICULA VEHICULOS AUTOMOVILES
ORDINARIA ALTA
CON SIGLAS DE PROVINCIA

FONDO BLANCO
CARACTERES NEGRO MATE

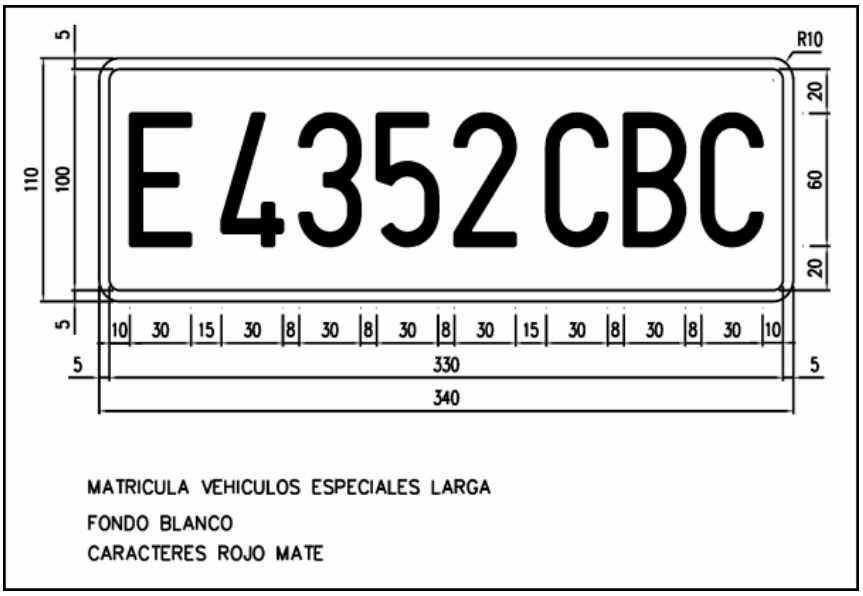


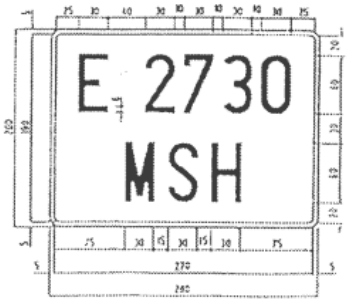
MATRICULA VEHICULOS AUTOMOVILES
ORDINARIA LARGA DELANTERA
CON SIGLAS DE PROVINCIA

FONDO BLANCO
CARACTERES NEGRO MATE

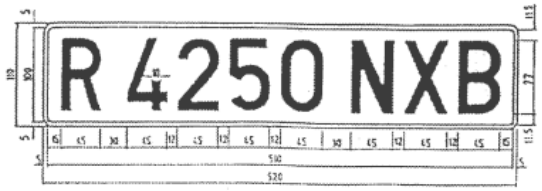


MATRICULA MOTOCICLETAS ORDINARIA
CON SIGLAS DE PROVINCIA
FONDO BLANCO
CARACTERES NEGRO MATE

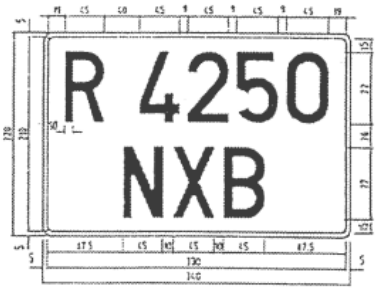




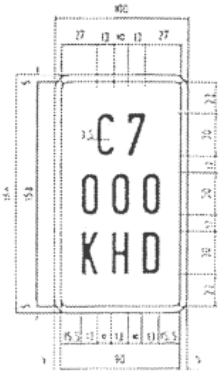
Matrícula vehículos especiales alta
Fondo blanco. Caracteres rojo mate



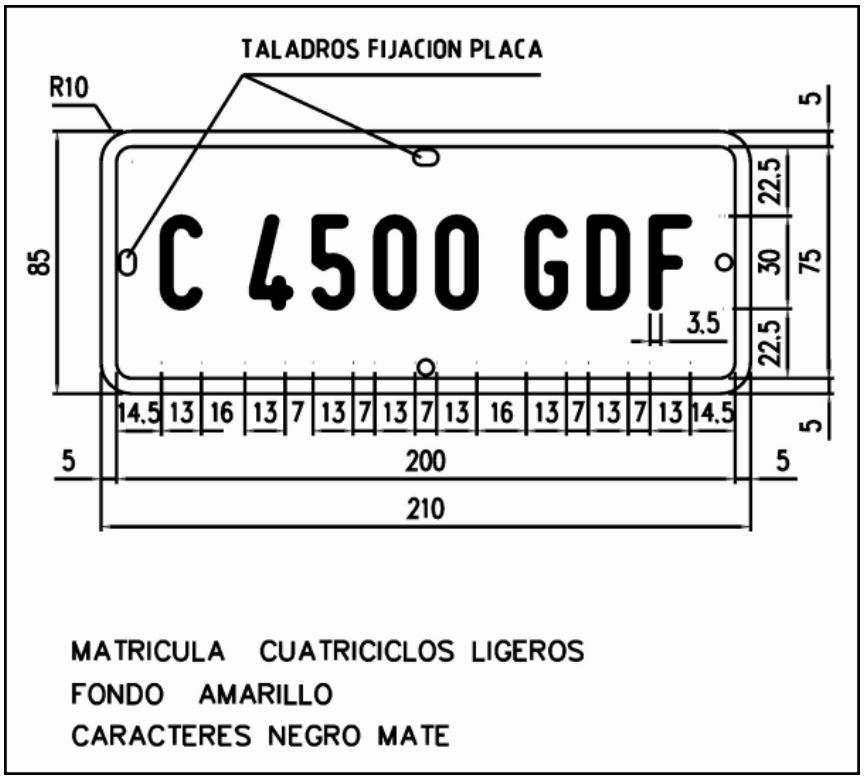
Matrícula remolques y semirremolques larga
Fondo rojo. Caracteres negro mate

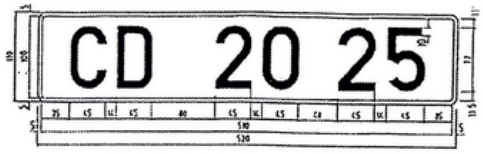


Matrícula remolques y semirremolques alta
Fondo rojo. Caracteres negro mate

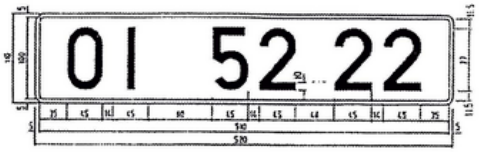


Matrícula ciclomotores
Fondo amarillo.
Caracteres negro mate

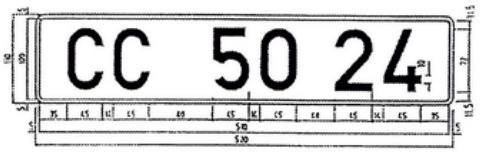

TALADROS FIJACION PLACA
R10
C 4500 GDF
85
5
22.5
30
75
3.5
22.5
14.5 13 16 13 7 13 7 13 7 13 16 13 7 13 7 13 14.5
5
5
200
210
MATRICULA CUATRICICLOS LIGEROS
FONDO AMARILLO
CARACTERES NEGRO MATE



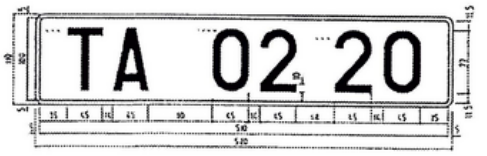
Matrícula vehículos Cuerpo diplomático
Fondo rojo. Caracteres blanco mate



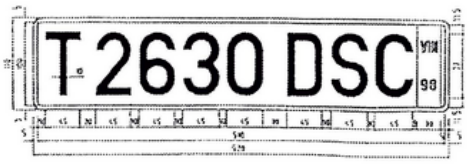
Matrícula vehículos organizaciones internacionales
Fondo azul. Caracteres blanco mate



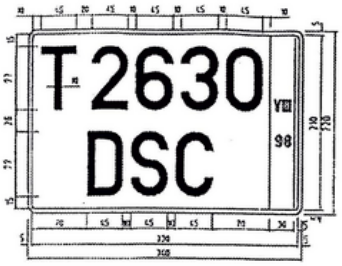
Matrícula vehículos Oficina consular
Fondo verde. Caracteres blanco mate



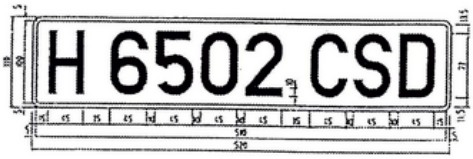
Matrícula vehículos personal técnico-administrativo
Fondo amarillo. Caracteres negro mate



Matrícula turística larga
Fondo blanco. Caracteres negro mate
Banda: Fondo rojo. Caracteres blanco mate adhesivos



Matrícula turística alta
Fondo blanco. Caracteres negro mate
Banda: Fondo rojo. Caracteres blanco mate adhesivos



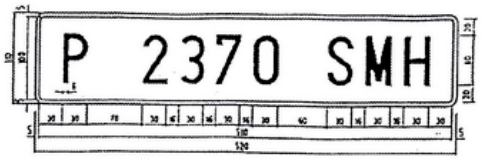
Matrícula vehículos histórico larga
Fondo blanco. Caracteres negro mate



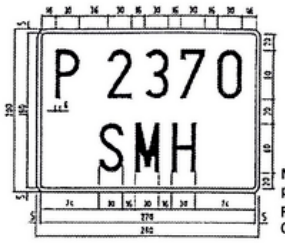
Matrícula vehículo histórico alta
Fondo blanco. Caracteres negro mate



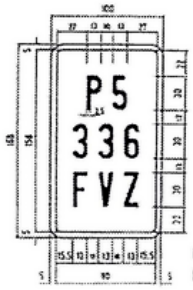
Matrícula vehículo histórico motocicletas
Fondo blanco. Caracteres negro mate



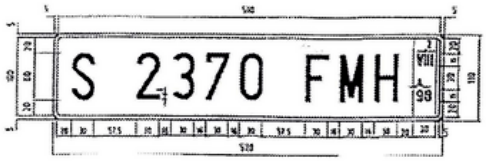
Matrícula temporal particular larga
Fondo verde. Caracteres blanco mate



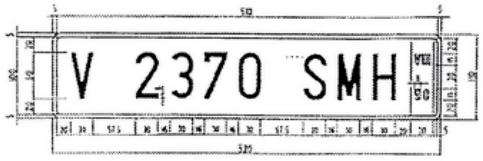
Matrícula temporal particular alta
Fondo verde. Caracteres blanco mate



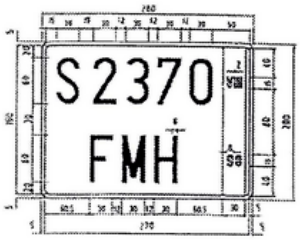
Matrícula ciclomotores temporal particular
Fondo verde. Caracteres blanco mate



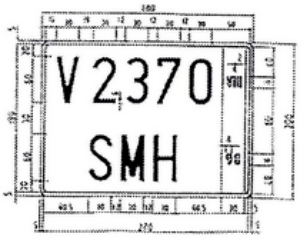
Matrícula temporal empresas larga
(Vehículos no matriculados)
Fondo rojo. Caracteres blanco mate
Banda: Fondo blanco. Caracteres rojo mate adhesivos



Matrícula temporal empresas larga
(Vehículos matriculados)
Fondo rojo. Caracteres blanco mate
Banda: Fondo blanco. Caracteres rojo mate adhesivos



Matrícula temporal empresas alta
(Vehículos no matriculados)
Fondo rojo. Caracteres blanco mate
Banda: Fondo blanco. Caracteres rojo mate adhesivos



Matrícula temporal empresas alta
(Vehículos matriculados)
Fondo rojo. Caracteres blanco mate
Banda: Fondo blanco. Caracteres rojo mate adhesivos



Matrícula ciclomotores temporal empresas
(Vehículos no matriculados)
Fondo rojo. Caracteres blanco mate
Banda: Fondo blanco.
Caracteres rojo mate adhesivos



Matrícula ciclomotores temporal empresas
(Vehículos matriculados)
Fondo rojo. Caracteres blanco mate
Banda: Fondo blanco.
Caracteres rojo mate adhesivos

Cuadro 3

Especificaciones de las placas

TIPO PLACA MATRÍCULA	CARACTERÍSTICAS ESPECIALES	TOLERANCIA EN LA HOMOLOGACIÓN	TOLERANCIA EN LA FABRICACIÓN	REBORDE DE LA PLACA EN TODO SU CONTORNO	RADIOS DE LA PLACA	CARACTERES	NÚMERO DE MANIPULADOR
ORDINARIA LARGA		±0,5 mm en la placa y en los caracteres Grueso del trazo ± 0,1 mm	1 mm en la placa y en los caracteres ± 0,2 mm grueso del trazo	Reborde plano sin cubrir ni pintar con una anchura de 5 mm en todo su contorno y una embutición de 0,8 ± 0,1 mm	INTERIOR: 6 mm ± 1 mm EXTERIOR: 10 mm ± 1 mm	Embutición en relieve con una altura sobre el fondo de 0,9 mm +0,3/–0,2	Se troquelará en el borde izquierdo de la placa dentro del bordón, en un rectángulo de 35 x 5 mm
ORDINARIA ALTA							
ORDINARIA LARGA DELANTERA							
MOTOCICLETAS ORDINARIA							
MOTOCICLETA CORTA							
VEHÍCULOS ESPECIALES LARGA							
VEHÍCULOS ESPECIALES ALTA							
REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES LARGA							
REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES ALTA							
CICLOMOTORES							
CUATRICICLOS LIGEROS							
CUERPO DIPLOMÁTICO							
ORGANIZACIONES INTERNACIONALES							
OFICINA CONSULAR							
PERSONAL TÉCNICO ADMINISTRATIVO							
TURÍSTICA LARGA	A						
TURÍSTICA ALTA							
VEHÍCULO HISTÓRICO LARGA							
VEHÍCULO HISTÓRICO ALTA							
VEHÍCULO HISTÓRICO MOTOCICLETAS							

TIPO PLACA MATRÍCULA	CARACTERÍSTICAS ESPECIALES	TOLERANCIA EN LA HOMOLOGACIÓN	TOLERANCIA EN LA FABRICACIÓN	REBORDE DE LA PLACA EN TODO SU CONTORNO	RADIOS DE LA PLACA	CARACTERES	NÚMERO DE MANIPULADOR
TEMPORAL PARTICULAR LARGA		±0,5 mm en la placa y en los caracteres Grueso del trazo ± 0,1 mm	1 mm en la placa y en los caracteres ± 0,2 mm grueso del trazo	Reborde plano sin cubrir ni pintar con una anchura de 5 mm en todo su contorno y una embutición de 0,8 ± 0,1 mm	INTERIOR: 6 mm ± 1 mm EXTERIOR: 10 mm ± 1 mm	Embutición en relieve con una altura sobre el fondo de 0,9 mm +0,3/–0,2	Se troquelará en el borde izquierdo de la placa dentro del bordón, en un rectángulo de 35 x 5 mm
TEMPORAL PARTICULAR ALTA							
TEMPORAL PARTICULAR CICLOMOTORES							
TEMPORAL EMPRESAS LARGA VEHÍCULOS NO MATRICULADOS	A						
TEMPORAL EMPRESAS LARGA VEHÍCULOS MATRICULADOS							
TEMPORAL EMPRESAS ALTA VEHÍCULOS NO MATRICULADOS							
TEMPORAL EMPRESAS ALTA VEHÍCULOS MATRICULADOS							
TEMPORAL EMPRESAS CICLOMOTORES VEHÍCULOS NO MATRICULADOS							
TEMPORAL EMPRESAS CICLOMOTORES VEHÍCULOS MATRICULADOS							

A	Bandas donde se consignan mes y año de caducidad	Matrícula turística Matrícula temporal empresa	30 mm	ANCHURA BANDA
	Los caracteres adhesivos serán de color blanco para las placas de matrícula turística y rojo para las placas temporales empresa y de dimensiones 15 x 8 x 2 mm	Matrícula temporal empresa ciclomotores	20 mm	

Valores mínimos del coeficiente de retrorreflexión en las láminas y en el logo

Color del producto	Ángulo de observación	H = 0°	Ángulo de entrada			
			V = 5°	V = 30°	V = 40°	V = 45°
			cd · lx^{-1} · m^{-2}			
Blanco	0º 12’	–	70,00	30,00	–	6,00
	0º 20’	–	50,00	25,00	–	3,00
	1º 30’	–	5,00	2,00	–	1,00
Rojo	0º 2’	–	10,00	4,00	14,00	–
	0º 33’	–	7,00	2,50	1,20	–
	1º 30’	–	0,60	0,30	0,20	–
Verde	0º 2’	–	9,00	3,00	1,00	–
	0º 33’	–	7,00	2,30	0,90	–
	1º 30’	–	0,60	0,15	0,08	–
Azul	0º 12’	–	3,00	1,50	–	–
	0º 20’	–	1,50	1,00	–	–
	1º 30’	–	0,30	–	–	–
Amarillo	0º 12’	–	40,00	16,00	7,00	–
	0º 20’	–	28,00	11,00	5,00	–
	1º 30’	–	3,00	2,00	1,00	–

Coordenadas cromáticas

Color		1	2	3	4	Factor de luminancia
Blanco	X	0,355	0,305	0,285	0,335	> 0,35
	Y	0,355	0,305	0,325	0,375	
Rojo	X	0,690	0,595	0,569	0,655	> 0,05
	Y	0,310	0,315	0,341	0,345	
Verde	X	0,007	0,248	0,177	0,026	> 0,04
	Y	0,703	0,409	0,362	0,399	
Azul	X	0,078	0,150	0,210	0,137	> 0,01
	Y	0,171	0,220	0,160	0,038	
Amarillo	X	0,545	0,487	0,427	0,465	> 0,27
	Y	0,454	0,423	0,483	0,534	

Cuadro 4



Caracteres de 60 × 30 × 6 mm



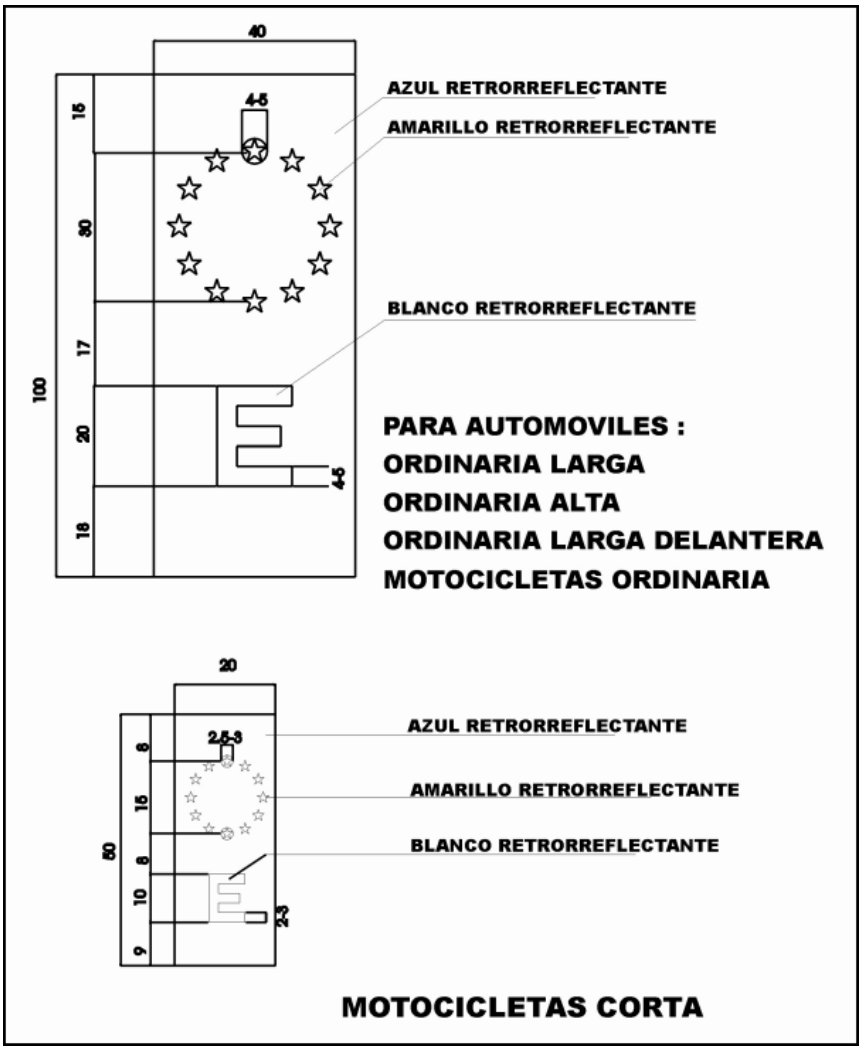
Caracteres de 30 × 13 × 3,5 mm



Cuadro 5

DIMENSIONES Y COLORES DEL DISTINTIVO COMUNITARIO

(Dimensiones en mm.)



§ 24

Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 189, de 9 de agosto de 1995
Última modificación: 23 de octubre de 2020
Referencia: BOE-A-1995-19000

La Comisión de Educación y Cultura del Congreso de los Diputados aprobó, en su sesión del día 16 de noviembre de 1988, una proposición no de ley, expediente número 16/000116, en la que, entre otras cosas, instaba al Gobierno para que, de un lado, se facilitara la circulación de los vehículos históricos, en las condiciones y con las limitaciones que fueran aconsejables, y, de otro, se protegieran y tutelaran los automóviles de interés histórico, de acuerdo con las previsiones de la Ley de Patrimonio Histórico Español. Con dicha proposición el Congreso se hacía eco de las aspiraciones de múltiples usuarios, que venían subrayando la insuficiente regulación de los vehículos históricos por el artículo 249 del Código de la Circulación, que contemplaba aquéllos sólo como vehículos de exhibición cumpliendo determinadas trabas burocráticas.

Sin embargo, los llamados vehículos históricos, que reúnen ciertos requisitos de antigüedad y singularidad, no pueden, precisamente por ello, someterse sin más a la normativa común y precisan un régimen especial que salvaguarda su carácter representativo y simbólico de una determinada época de la producción automovilística y de la importante significación que la misma tuvo en la cultura de nuestros tiempos.

Como quiera que la disposición final primera del texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias que desarrollen dicha Ley, se ha estimado procedente reglamentar con carácter general la materia de los vehículos históricos. Ese objetivo de carácter general permite, por otra parte, ofrecer un adecuado régimen de catalogación y circulación de esos vehículos, cohonestando su preservación y, al mismo tiempo, su utilización por los interesados, rodeando a esta última de las necesarias seguridades de índole técnica y mecánica.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Justicia e Interior y de Industria y Energía, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de julio de 1995,

DISPONGO:

Artículo único.

Se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, cuyo texto se inserta a continuación, para la aplicación y desarrollo del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el

que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Disposición adicional primera.

Solicitada la clasificación de un vehículo como histórico, a los efectos previstos en este Reglamento, tanto el órgano competente de la Comunidad Autónoma como el propio interesado, podrán ponerlo en conocimiento de los órganos competentes según lo dispuesto en la normativa aplicable al Patrimonio Histórico Español, a efectos de su posible inclusión en el Inventario de Bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español o de su declaración como bienes de interés cultural.

La conservación, transmisión y salida del territorio nacional de los vehículos históricos declarados bienes de interés cultural, o incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles, o que forman parte del Patrimonio Histórico Español estarán sometidas a las condiciones y limitaciones derivadas de su específica legislación.

Disposición adicional segunda.

Lo dispuesto en este Reglamento, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se entenderá sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas a través de sus propios Estatutos.

Disposición transitoria primera.

Para poder circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los vehículos que, en la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto, estén matriculados como históricos deberán someterse, dentro del año inmediatamente siguiente a tal fecha, a las exigencias y previsiones contenidas en el Reglamento por él aprobado.

Disposición transitoria segunda.

En la Comunidad Autónoma de Cantabria, los órganos correspondientes de la Administración General del Estado ejercerán las funciones previstas en el presente Real Decreto en materia de industria, hasta que se lleve a cabo el correspondiente traspaso de servicios.

Disposición derogatoria única.

Queda derogado el artículo 249 del Código de la Circulación y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente Real Decreto y en el Reglamento por él aprobado.

Disposición final primera.

Se faculta a los Ministros de Justicia e Interior y de Industria y Energía, en el ámbito de sus competencias, para dictar, conjunta o separadamente, las disposiciones oportunas para la aplicación de lo establecido en el presente Real Decreto y en el Reglamento por él aprobado.

Disposición final segunda.

El presente Real Decreto entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

CAPÍTULO I

Catalogación

Artículo 1. *Concepto y condiciones.*

Podrán ser considerados vehículos históricos a los efectos de este Reglamento:

1. Los que reúnan todas las condiciones siguientes:

a) Fue fabricado o matriculado por primera vez con una anterioridad de treinta años, como mínimo.

b) Su tipo específico ha dejado de producirse.

c) Está en su estado original y no ha sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería.

En todo caso, para que un vehículo pueda, por su antigüedad, ser calificado como histórico, sus piezas constitutivas deberán haber sido fabricadas en el período de producción normal del tipo o variante de que se trate y de sus recambios, con excepción de los elementos fungibles sustituidos por reproducciones o equivalencias efectuadas con posterioridad al período de producción normal, que habrán de hallarse inequívocamente identificadas. Si hubiera habido modificaciones en la estructura o componentes, la consideración de vehículo histórico se determinará en el momento de la catalogación.

2. Los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica, si así se desprende de los informes acreditativos y asesoramientos pertinentes.

3. Los llamados vehículos de colección, entendiéndose por tales los que, por sus características, singularidad, escasez manifiesta u otra circunstancia especial muy sobresaliente, merezcan acogerse al régimen de los vehículos históricos.

Artículo 2. *Requisitos.*

Para que un vehículo tenga la consideración de histórico se requerirá:

1. La previa inspección en un laboratorio oficial acreditado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

2. Resolución favorable de catalogación del vehículo como histórico, dictada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

3. Inspección técnica, previa a su matriculación, efectuada en una estación de inspección técnica de vehículos.

4. Matriculación del vehículo como histórico en la Jefatura Provincial de Tráfico del domicilio del interesado.

Artículo 3. *Documentación previa a la actuación del laboratorio oficial.*

El interesado en obtener la catalogación de un vehículo como histórico deberá dirigir la solicitud de inspección en uno de los laboratorios oficiales a que se refiere el apartado 1 del artículo anterior, y acompañarla de los documentos en que funde su derecho, entre los que figurarán necesariamente:

1. Toda la documentación en su poder que acredite y defina las características técnicas del vehículo.

A falta de dicha documentación, certificado del fabricante o, en su defecto, de un club o entidad, relacionado con vehículos históricos, el cual acreditará las características y autenticidad del vehículo, debiendo confirmarse la certificación emitida por asociaciones extranjeras por otra entidad o club españoles de la misma naturaleza.

2. En su caso, acreditación documental de la declaración de bien de interés cultural o de estar incluido en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o, en su caso, informe del órgano competente.

3. Si el vehículo hubiera estado matriculado anteriormente en España, deberá acompañarse, asimismo, fotocopia cotejada del certificado de características técnicas del vehículo y del permiso de circulación o, en su defecto, certificación de tal circunstancia, expedida por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

4. Informe del fabricante, entidad o club a que se refiere el apartado 1 de este artículo, que expresará la razón por la que podría procederse a la catalogación del vehículo como histórico, precisando cuál o cuáles de las posibilidades recogidas en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 1 debe ser determinante de dicha catalogación.

El informe será acompañado de la documentación que acredite cuantos extremos se aleguen, y no será preciso cuando se trate de vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural.

Este informe propondrá, además, las limitaciones a la circulación del vehículo que se consideren necesarias por razones técnicas, así como aquellas condiciones que no deben serle exigidas en la inspección técnica.

5. Ficha reducida de características técnicas, emitida por el fabricante, entidad o club a que se refiere el apartado 1 de este artículo, confeccionada según lo establecido en la legislación vigente sobre homologación de tipo de vehículos.

Esta ficha incluirá igualmente número de chasis, fechas de fabricación y de primera matriculación, si fueran conocidas, y estará acompañada de fotografías en color de los cuatro lados del vehículo.

En el caso de vehículos que no tengan grabado el número de chasis, el laboratorio oficial, previas las comprobaciones legalmente establecidas, procederá a troquelar un número de identificación que constará en un registro único abierto por aquél a tal efecto.

Artículo 4. *Actuación del laboratorio oficial.*

1. El vehículo que se pretenda catalogar como histórico deberá ser presentado en el laboratorio oficial el día que éste señale, para su inspección previa.

2. El laboratorio oficial, una vez examinado el vehículo y la documentación presentada, emitirá un informe que versará sobre la autenticidad del vehículo, sus características técnicas, exenciones y condiciones técnicas que el vehículo debe cumplir en las inspecciones periódicas, frecuencia de las mismas y posibles limitaciones que deberían imponerse a su circulación.

3. El informe emitido por el laboratorio oficial se remitirá, en unión de toda la documentación presentada, al órgano competente de la Comunidad Autónoma, a fin de que dicte la resolución que proceda.

Artículo 5. *Resolución final del procedimiento.*

El órgano competente de la Comunidad Autónoma dictará la resolución final del procedimiento incluyendo en ella, si fuera favorable a la catalogación del vehículo como histórico, las limitaciones que, por razones de construcción, se impongan a la circulación del vehículo, así como las condiciones técnicas que no se exigirán al mismo con motivo de su inspección técnica cuya periodicidad también se fijará en dicha resolución.

CAPÍTULO II

Circulación

Artículo 6. *Requisitos generales.*

Para circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los vehículos históricos deberán estar dotados de permiso de circulación, tarjeta de inspección técnica, placas de matrícula y, en su caso, distintivo.

Artículo 7. *Inspección técnica previa a la matriculación como vehículo histórico.*

1. Notificada la resolución a que se refiere el artículo 5 al titular del vehículo, se solicitará por éste, si aquélla fuere favorable, la inspección técnica previa a la matriculación en una estación ITV, según se especifica en el apartado 3 del artículo 2.

2. La estación ITV, una vez efectuada la inspección, emitirá la tarjeta ITV, expresando en ella la fecha de fabricación del vehículo, si fuera conocida, remitiéndose, en su caso, a las limitaciones de circulación y a las condiciones técnicas exentas que figuren en la resolución dictada al efecto por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

Artículo 8. *Permiso de circulación.*

1. Condiciones para su obtención.

El interesado deberá aportar, ante la Jefatura Provincial de Tráfico de su lugar de domicilio, los documentos siguientes:

a) Solicitud de expedición de permiso de circulación de vehículo histórico, dirigida a la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia de residencia del solicitante, acompañada de fotocopia del documento nacional de identidad de éste, o, en su caso, del número de identificación fiscal.

b) Tarjeta de inspección técnica, expedida especialmente a los efectos de este Reglamento, conforme a lo dispuesto en su artículo 7.

c) Prueba documental que justifique suficientemente la propiedad del vehículo.

d) Cuatro fotografías en color, en las que se distinga con claridad el vehículo, correspondientes a las partes delantera y trasera y a ambos laterales.

e) Certificado para matrícula de vehículos a motor en el caso de vehículos que procedan de importación para ser matriculados.

f) Duplicado o fotocopia cotejada de la resolución del órgano competente de la Comunidad Autónoma en la que se catalogue dicho vehículo como histórico.

g) Si el vehículo estuviese aún en circulación, fotocopia cotejada del permiso de circulación y de la tarjeta de inspección técnica.

h) Si se desea mantener la matrícula original de un vehículo dado de baja, certificación de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que fue matriculado, expresando fecha de matriculación, número de matrícula asignada y fecha y causa de la baja.

i) Justificación de haber interesado el pago o exención de los impuestos que procedan.

2. Características.

El permiso de circulación será idéntico al ordinario, si bien, con una franja de color amarillo. En él figurarán la matrícula histórica que haya sido asignada al vehículo y, en su caso, la original, si fuera conocida, así como las condiciones restrictivas a la circulación, si las hubiere.

3. Registro.

Las Jefaturas Provinciales de Tráfico llevarán, con numeración correlativa, un Registro de los permisos de circulación de vehículos históricos concedidos.

Artículo 9. *Número y placas de matrícula.*

1. Todo vehículo histórico que circule por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial debe tener asignado un número de matrícula.

2. Ese número de matrícula será el ordinario provincial que ya tuviere asignado o, en su defecto, la matrícula de vehículo histórico que le corresponda.

3. Si el vehículo dispusiese de su placa de matrícula original, deberá llevar además un distintivo consistente en una placa complementaria circular de 12 centímetros de diámetro en la que, con caracteres de 1 centímetro de grueso y 8 centímetros de alto, de color negro mate sobre fondo amarillo reflectante, figure la inscripción VH, siguiéndose las normas de elaboración vigentes para las placas de matrícula.

4. La respectiva Jefatura Provincial de Tráfico asignará el número de vehículo histórico que le corresponda a los vehículos históricos que circulen con su número de matrícula provincial ordinaria.

5. Si la matrícula original fuere desconocida, solamente se asignará al vehículo una nueva matrícula histórica provincial.

6. En las placas de matrícula de los vehículos históricos figurarán las letras VH, seguidas de la sigla provincial y de cuatro caracteres numéricos desde el 0000 hasta el 9999. Cuando esta serie se agote, se utilizará el sistema alfanumérico, comenzando por el A000 y empleando todas las combinaciones posibles.

7. Las placas de matrícula correspondientes a los vehículos matriculados o construidos con anterioridad a 1970 se ajustarán en cuanto a su número, colocación, forma, dimensiones y procedimiento de estampación de los caracteres a las condiciones reglamentarias exigidas en la época en que fueron o pudieron ser puestos en circulación; los posteriores a 1970 deberán llevar placas de matrícula homologadas o, en caso de no estar homologadas, conformes con los requisitos técnicos establecidos en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos y en el anexo III del Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, utilizándose de acuerdo con las normas generales la ordinaria alta o larga o, en su caso, la de motocicletas.

8. Al vehículo importado histórico para matricular que se acoja a este tipo de matriculación, se le asignará la correspondiente matrícula provincial de vehículo histórico, reservándosele además en la Jefatura Provincial la normal que le hubiere correspondido. Como ornato podrá exhibir también la original extranjera.

Artículo 10. *Normas de circulación.*

1. En lo no previsto específicamente, serán de aplicación a los vehículos históricos las normas que regulan la circulación de los vehículos en general y, en consecuencia, también la exigencia de estar provistos del certificado del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria.

2. En todo caso, deberán cumplirse las limitaciones que figuren en su tarjeta de inspección técnica y permiso de circulación.

3. La inspección técnica periódica de los vehículos matriculados como históricos se efectuará con la frecuencia que señale el régimen general de inspección técnica de vehículos, salvo que el laboratorio oficial en su informe indique otra periodicidad.

4. Aquellos vehículos que, por su antigüedad o características constructivas, no dispongan de los sistemas de alumbrado y señalización óptica exigidos por la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, no podrán circular entre la puesta y la salida del sol, ni en circunstancias que hagan necesario el empleo de tales sistemas.

5. Los vehículos históricos que no sean capaces de superar la velocidad de 40 kilómetros/hora circularán por el arcén, si fuera practicable y suficiente, o, en su defecto, lo más próximo posible al borde exterior derecho de la calzada, excepto cuando vayan a efectuar un adelantamiento o un giro a la izquierda, maniobras que únicamente podrán realizar si con ellas no obligan a otros conductores a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de sus vehículos. Los vehículos históricos no circularán por autopista ni autovía si no alcanzan, como mínimo, la velocidad de 60 kilómetros/hora.

6. Asimismo, mediante resolución de la Dirección General de Tráfico podrá prohibirse, en determinadas fechas y vías, la circulación de los que no sean capaces de superar la velocidad de 80 kilómetros/hora.

§ 25

Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 89, de 14 de abril de 2021
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2021-5868

I

En el año 2000, ante el creciente problema que suponía gestionar los residuos generados por el desguace de los vehículos, la Unión Europea adoptó la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, cuyo objetivo fundamental era disminuir la cantidad y peligrosidad de los residuos procedentes de los vehículos, así como la adecuada gestión de los residuos que en todo caso se generaran. Con esta finalidad, la directiva instaba a los fabricantes o importadores de vehículos de la Unión Europea a reducir el uso de sustancias peligrosas en sus vehículos nuevos, a diseñar y construir vehículos que facilitaran la reutilización y el reciclado, y a fomentar el uso de materiales reciclados. Así mismo y con algunas excepciones, se prohibía el uso de mercurio, cromo hexavalente, cadmio y plomo en los componentes de los vehículos comercializados con posterioridad al 1 de julio de 2003.

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, fue incorporada al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, que estableció una serie de medidas preventivas desde la fase de concepción del vehículo, tendentes a disminuir y limitar la utilización de sustancias peligrosas en su fabricación, así como a facilitar la reutilización, el reciclado y la valorización de sus distintos elementos, para reducir la afección ambiental producida por los vehículos.

Constituyeron determinaciones prioritarias del real decreto garantizar la entrega por el usuario del vehículo al final de su vida útil; la recogida de los vehículos para su descontaminación en centros de tratamiento específicamente autorizados; la correcta gestión ambiental de los elementos y componentes extraídos del vehículo; el cumplimiento de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización establecidos por la directiva; así como la aplicación del principio de responsabilidad ampliada de los productores, por el que estos debían hacerse cargo de los vehículos al final de su vida útil que les fueran entregados, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recogida.

Particular relevancia adquiría la acreditación del fin de la vida útil del vehículo mediante el certificado de destrucción emitido por el centro de tratamiento, cuyos requisitos mínimos, establecidos por la Comisión Europea, quedaron incorporados en el real decreto.

Se regulaban también las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento, fijándose las condiciones de almacenamiento y estableciéndose los requisitos técnicos que debían de reunir las instalaciones de recogida, almacenamiento y tratamiento.

Finalmente, la posibilidad que ofrecía la directiva de dar cumplimiento a determinadas obligaciones mediante la suscripción de acuerdos voluntarios, quedó recogida igualmente en el real decreto, vinculada a la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización.

Posteriormente, la aprobación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, introdujo importantes modificaciones en el régimen aplicable a la producción y gestión de residuos y concretamente, en lo que se refiere a la jerarquía de residuos, a la responsabilidad ampliada del productor y a las obligaciones de información de los agentes que intervienen en la producción y gestión de residuos.

Por ello, se aprobó el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil, con el fin de adaptar la regulación de este flujo de residuos a la Ley 22/2011, de 28 de julio, sobre todo en lo referente a la preparación para la reutilización como el tratamiento, así como a la regulación de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor. Aunque el citado real decreto mantuvo, en esencia, la regulación preexistente sobre los vehículos al final de su vida útil, se incluyeron algunas novedades como una regulación más detallada de las operaciones que deben realizar los centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT) o medidas para evitar que se produjera una doble financiación de la gestión de los vehículos o de sus componentes, así como la adaptación de su régimen sancionador.

Recientemente, la Directiva 2000/53/CE, de 18 de septiembre de 2000, ha sido modificada por la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifican la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Directiva 2006/66/CE relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. Las modificaciones introducidas por la nueva directiva consolidan, en este flujo de residuos, el principio de jerarquía de residuos establecido en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas directivas, obligando a la adopción de las medidas necesarias que permitan garantizar la aplicación práctica del orden de prioridades en la gestión de los residuos. Y señala que la comunicación fiable de datos relativos a la gestión de residuos es primordial para una aplicación eficiente de la normativa y garantizar la comparabilidad de datos entre los Estados miembros, por lo que encomienda a estos utilizar las normas más recientes desarrolladas por la Comisión y la metodología desarrollada por las correspondientes autoridades nacionales competentes responsables de la aplicación de dicha directiva. Estas dos cuestiones que aborda la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, han de incorporarse a la normativa aplicable en la materia.

Finalmente, también se ha constatado la necesidad de aprobar un nuevo real decreto, que además de incorporar a nuestro ordenamiento la citada Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, incluya la mejora de la gestión de dichos residuos de una manera homogénea por parte de los CAT y dote de mayor seguridad jurídica a los operadores de dicho sector.

II

Este real decreto consta de doce artículos distribuidos en siete capítulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y de cinco disposiciones finales. Asimismo, se completa con ocho anexos técnicos.

El capítulo I regula las disposiciones generales del real decreto, esto es, su objeto y ámbito de aplicación, así como las definiciones de los términos empleados en el mismo. La principal novedad en este capítulo con respecto a la normativa anterior es que se precisa la diferencia entre vehículo y automóvil, siendo vehículo cualquier medio de transporte autopropulsado susceptible de matricularse ante la Dirección General de Tráfico, mientras que automóviles son solo aquellos vehículos afectados por la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000.

De este modo, se pueden diferenciar en la norma, aquellos preceptos que resultan aplicables a todos los vehículos, de aquellos que afectan únicamente a los automóviles al derivar directamente de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000.

Tal es el caso del capítulo II, que regula las obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de automóviles, mientras que el capítulo III regula las obligaciones relativas a la gestión de los residuos de vehículos al final de su vida útil. Como principal novedad en este capítulo y debido a la especial afección que tienen para la seguridad y salud de los trabajadores de toda la cadena de gestión determinados elementos de la descontaminación, se remarca la imprescindible y correcta retirada y gestión de estos residuos durante la operación de descontaminación y se incluye una previsión de capacitación por parte de los trabajadores de los CAT que trabajen con vehículos eléctricos e híbridos, desarrollada en el anexo VI, para así velar por la seguridad e higiene de los trabajadores.

El capítulo IV regula los objetivos en el tratamiento de automóviles al final de su vida útil, que incluye los de preparación para la reutilización, reciclado y valorización, que deben cumplir todos los agentes económicos que intervienen en dichos procesos en el ámbito de su actividad, incluidos los CAT. Estos objetivos son los estipulados en el anexo VII.

El capítulo V regula las obligaciones en el ámbito de la responsabilidad ampliada del productor para los automóviles y los sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor que han de constituirse para dar cumplimiento a dichas obligaciones. Por su parte, el capítulo VI regula las obligaciones de información que incumben a los operadores en sus respectivos ámbitos de actuación, especificando el contenido de las memorias anuales que deberán presentar los CAT, así como los informes anuales que deben presentar los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de automóviles, que informarán sobre la puesta en el mercado de automóviles, los residuos generados, recogidos y tratados, la organización, funcionamiento y financiación del sistema, así como sobre los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos. También se regulan las obligaciones de información que tienen tanto las comunidades autónomas como el Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico.

Finalmente, el capítulo VII regula el régimen sancionador. La principal novedad es que se prevé que las autoridades competentes ante el incumplimiento por parte del sistema de responsabilidad ampliada de lo previsto en su comunicación o autorización, podrán hacer uso de lo previsto en los artículos 44, 47 y 53 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de forma que si el incumplimiento se produce en una comunidad autónoma se podría revocar parcialmente la comunicación o la autorización en ese territorio, mientras que si el incumplimiento se produjera en dos o más comunidades autónomas se podría revocar la comunicación o la autorización en todo el territorio y dar de baja al sistema en el Registro de Producción y Gestión de Residuos.

La parte final del real decreto se compone de tres disposiciones adicionales; la primera se refiere a la aplicación de otra normativa y en particular en el caso de los traslados de componentes dentro y fuera del territorio español; la segunda regula los casos de cesión temporal de vehículos dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, para fines específico de formación, investigación, protección civil o simulacros; y la tercera disposición adicional constituye una novedad de este real decreto y se refiere a la posibilidad de rehabilitar vehículos con certificado de destrucción, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Asimismo, el real decreto consta de dos disposiciones transitorias relativas al régimen transitorio de los CAT y al régimen de adaptación de las administraciones públicas al nuevo régimen, respectivamente, una disposición derogatoria de todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a este real decreto y en particular, del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, así como de la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil, al quedar incluida en el Anexo III de este Real Decreto. Asimismo, y dado que existen terceras normas aún vigentes que citan a las derogadas, se establece que las referencias al Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, o a cualquiera de las disposiciones derogadas, contenidas en otras normas, acuerdos, contratos y documentos, tanto públicos como privados, se

entenderán hechas a este real decreto, como es el caso de la Orden INT/2535/2015, de 11 de noviembre, sobre cumplimiento de las obligaciones de registro documental e información por los centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil o del Real Decreto 731/1982, de 17 de marzo, sobre control de los establecimientos dedicados al desguace de vehículos a motor. Por último, contiene el real decreto cinco disposiciones finales. La primera modifica el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, la segunda regula los títulos competenciales de la norma; la tercera versa sobre incorporación del derecho de la Unión Europea; la cuarta sobre la habilitación de su desarrollo normativo y la quinta sobre su entrada en vigor.

Por último, la norma se completa con ocho anexos técnicos: el anexo I incluye las excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles; el anexo II contiene los requisitos técnicos de las instalaciones de recogida y tratamiento de vehículos al final de su vida útil; el anexo III incorpora los avances realizados en el grupo de trabajo sobre vehículos de la Comisión de coordinación en materia de residuos y regula la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y emisión del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental de un vehículo al final de su vida útil; el anexo IV regula las operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento; el anexo V regula los requisitos de las instalaciones dedicadas a la preparación para la reutilización; el anexo VI establece las cualificación necesaria para los profesionales de los CAT que se encarguen de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos; el anexo VII establece los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización y el anexo VIII establece la «Codificación LER-VEH».

III

Por lo que se refiere a la modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, operada por la disposición final primera, las principales novedades se centran en las siguientes cuestiones:

Se garantiza la seguridad vial del parque de vehículos estableciendo la necesidad de superar una inspección ITV en aquellos vehículos que han sido declarados siniestro total por las compañías aseguradoras y que posteriormente van a ser transferidos a otro titular, con el objetivo de certificar que el vehículo cumple con las condiciones técnicas necesarias para circular y el nuevo titular es conocedor del historial técnico del vehículo.

Por otro lado, para una correcta exportación de los vehículos a otros países, se establece un plazo temporal de tres meses entre la solicitud de baja definitiva en el Registro de Vehículos y la salida efectiva del vehículo del país.

Así mismo, en vehículos de determinada antigüedad, se exigirá que antes de ser dados de baja definitiva por traslado a otro país, superen una inspección técnica para certificar que no son un residuo sino un vehículo que sigue cumpliendo los requisitos para circular por las vías públicas.

Finalmente, para diferenciar los efectos administrativos entre la baja temporal y la baja definitiva en el Registro de Vehículos, la baja temporal tendrá una duración establecida de un año, prorrogable sucesivamente si el titular del vehículo manifiesta su voluntad de mantener el vehículo fuera de la circulación.

IV

Este real decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.13.ª y 23.ª de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de legislación básica sobre protección del medio ambiente, respectivamente, sin perjuicio de que la disposición final primera se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21.ª de la Constitución.

La habilitación para llevar a cabo este desarrollo reglamentario está contenida en la disposición final tercera de la Ley 22/2011, de 28 de julio, que faculta al Gobierno de la Nación para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones reglamentarias necesarias para el desarrollo y aplicación de esta ley y, en particular, para establecer normas

para los diferentes tipos de residuos, en las que se fijarán disposiciones particulares relativas a su producción y gestión.

Por su parte, la modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se realiza al amparo de la habilitación prevista en la disposición final segunda del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que habilita al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar o modificar la ley.

Este real decreto se adecúa a los principios de buena regulación, en cumplimiento del artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, conforme a los cuales deben actuar las administraciones públicas en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria.

De conformidad con los principios de necesidad y eficacia, este real decreto se fundamenta en el interés general, en tanto que procura la protección del medio ambiente con la reducción de los impactos adversos causados por la generación y gestión de los vehículos al final de su vida útil. Además esta norma propugna la mejor gestión posible de estos residuos, garantizando el correcto tratamiento de los mismos, lo que, en definitiva, minimiza los daños potenciales en la salud de las personas y evita la contaminación del medio ambiente.

Esta norma cumple con el principio de proporcionalidad, ya que establece una nueva regulación, incorporando aquellos aspectos necesarios para la mayor claridad y seguridad jurídica de la normativa vigente, junto con la necesaria transposición de las Directivas de la Unión Europea.

Asimismo se garantiza el principio de seguridad jurídica en tanto que esta iniciativa normativa se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, tanto nacional como de la Unión Europea.

El principio de transparencia está garantizado, pues se cumplen los trámites de información y audiencia públicas que dan participación a los agentes implicados, además de procederse a la información pública a través de la publicación en la página web del Departamento.

Finalmente, en aplicación del principio de eficiencia, este proyecto de real decreto no incorpora más cargas administrativas que las estrictamente necesarias para la adecuada incorporación a nuestro ordenamiento de las directivas de la Unión europea. Y además provee en sus anexos de modelos y formularias que facilitarán la aplicación de la norma a los operadores económicos sujetos a su cumplimiento.

En la elaboración de este real decreto, se ha seguido el trámite de audiencia previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha consultado a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, así como a las entidades representativas de los sectores afectados y se ha sometido el proyecto al trámite de participación pública establecido en el artículo 16 en conexión con el artículo 18.1.h) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Asimismo, en cumplimiento del artículo 19.2.a) de la misma ley, se ha sometido al Consejo Asesor de Medio Ambiente.

En su virtud, a propuesta de la Vicepresidenta Cuarta del Gobierno y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del Ministro del Interior y de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de abril de 2021,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer medidas destinadas a la prevención de la generación de residuos procedentes de vehículos y a la recogida, a la preparación para la reutilización, al reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil, incluidos sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección de la salud humana y del medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplica a los vehículos al final de su vida útil, incluidos los componentes y materiales que formen parte de ellos en el momento de convertirse en residuos.

2. Los residuos generados durante la vida útil de los vehículos se gestionarán conforme a las obligaciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y en la normativa sobre los flujos específicos de residuos que les resulten de aplicación.

El texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista, serán aplicables a las partes reutilizables cuando proceden de reparaciones de vehículos durante su vida útil.

3. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto los vehículos de época, es decir, los históricos o con valor de colección o destinados a museos, en funcionamiento o desmontados por piezas.

Artículo 3. *Definiciones.*

Además de las definiciones contenidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los efectos de este real decreto se entenderá por:

a) Vehículo: Medio de transporte autopropulsado, que incorpore al menos dos ruedas, ya sea completo, completado o incompleto, y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico.

b) Automóvil: El vehículo a motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento, además de la del conductor (categoría M1); el vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); y el vehículo con tres ruedas simétricas y con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm^3 para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores. Las mencionadas categorías M1 y N1 se definen en el Reglamento (UE) n.º 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).

c) Vehículo al final de su vida útil: Todo vehículo al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El vehículo al final de su vida útil tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se cumplan las dos condiciones siguientes: Que un CAT haya emitido el certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental del vehículo, y que el vehículo se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental del vehículo.

Tendrán asimismo la consideración de residuo los vehículos abandonados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o las sometidas a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación. Estos vehículos deberán gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental correspondiente.

d) Automóvil al final de su vida útil: Todo automóvil al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El automóvil al final de su vida útil tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se cumplan las dos condiciones siguientes: que un CAT haya emitido el Certificado de Destrucción y que el automóvil se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción.

Tendrán asimismo la consideración de residuo doméstico los automóviles abandonados según lo establecido en el artículo 3.b de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o las sometidas a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación. Estos automóviles deberán de gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción correspondiente.

e) Centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT): Instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar las operaciones de descontaminación y el resto de operaciones de tratamiento establecidas en el artículo 7.

f) Agentes económicos: Los productores de automóviles, concesionarios, distribuidores, entidades aseguradoras de automóviles, las instalaciones de recepción, talleres de reparación, CAT, así como las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del automóvil al final de su vida útil, o de sus componentes y materiales.

g) Productores de automóviles: Los fabricantes nacionales, los importadores o los adquirentes profesionales de automóviles en otros Estados miembros de la Unión Europea.

h) Instalaciones de recepción de vehículos: Instalaciones, que representen o tengan convenios con un CAT, que por razón de su actividad económica se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su posterior traslado al CAT que realizará la descontaminación, tales como las instalaciones de los productores de vehículos, las de los concesionarios y las de las entidades aseguradoras u otras instalaciones asociadas a los CAT.

i) Depósitos de las administraciones públicas: Instalaciones de titularidad pública o privada en las que se realiza el servicio público de retirada y depósito temporal de vehículos según lo previsto en el artículo 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

j) Instalaciones de fragmentación: Instalaciones autorizadas que, tras la descontaminación y tratamiento del vehículo en un CAT, según las previsiones del artículo 7 de esta norma, realizan la trituración del mismo, y la segregación y clasificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen.

k) Instalaciones de posfragmentación: Instalaciones autorizadas, integradas o no en una instalación de fragmentación, que realizan la segregación y clasificación de distintos materiales de una o varias fracciones resultantes del proceso de fragmentación.

CAPÍTULO II

Obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de vehículos

Artículo 4. *Obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de vehículos.*

1. Los productores de automóviles, en relación con la prevención de residuos y la puesta en el mercado de los automóviles, están obligados a:

a) Diseñar, en colaboración con los fabricantes de materiales y equipamientos, los distintos elementos de los automóviles de forma que en su fabricación se limite el uso de sustancias peligrosas. A tal efecto, queda prohibida la utilización de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles, con las exenciones, condiciones y fechas que figuran en el anexo I.

b) Diseñar y fabricar los automóviles y los elementos que los integran de forma que se facilite la reutilización, el desmontaje, la descontaminación, la preparación para la reutilización y la valorización de los automóviles al final de su vida útil, y se favorezca la integración en los nuevos modelos de materiales y componentes reciclados.

c) Utilizar normas de codificación de las piezas de los automóviles que permitan la adecuada identificación de los componentes que sean susceptibles de reutilización o valorización.

d) Proporcionar a los gestores de automóviles al final de su vida útil la oportuna información para el desmontaje que permita la identificación de los distintos componentes y la localización de sustancias peligrosas, así como su adecuado tratamiento. Dicha información se facilitará, en el soporte que en cada caso se estime conveniente, en el plazo máximo de seis meses a partir de la puesta en el mercado de cada nuevo tipo de automóvil.

e) Informar a los consumidores sobre los criterios de protección del medio ambiente tomados en consideración tanto en la fase de diseño y fabricación del automóvil como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental del automóvil al final de su vida útil. Entre otras cuestiones, los fabricantes deberán informar sobre:

1.º El diseño de los automóviles y de sus componentes con vistas a su aptitud para la valorización.

2.º El tratamiento correcto, por lo que respecta al medio ambiente, de los automóviles al final de su vida útil, en particular sobre la forma de retirar todos los líquidos y de desmontaje.

3.º El desarrollo y optimización de las formas de preparar para la reutilización, de reciclar y de valorizar los automóviles al final de su vida útil y sus componentes.

4.º Los avances logrados en cuanto a la valorización y el reciclado para reducir los residuos que hay que eliminar y en cuanto al aumento de los niveles de valorización y reciclado.

La información descrita en esta letra e) se considerará información previa al contrato en el sentido del artículo 60 del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de automóviles.

2. Podrán ser objeto de compraventa los vehículos completos, usados o de segunda mano, que no hayan causado baja definitiva para retirarlos de la circulación en la Dirección General de Tráfico.

3. En caso de desaparición o pérdida de un vehículo al final de su vida útil, su titular deberá informar inmediatamente a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y a la administración competente en materia de residuos de su comunidad autónoma.

CAPÍTULO III

Gestión de residuos de vehículos al final de su vida útil

Artículo 5. *Obligaciones relativas a la entrega y recogida de los vehículos para su tratamiento.*

1. El titular de un vehículo, cuando lo deseche, queda obligado a acreditar que su destino final ha sido un CAT. La entrega del vehículo podrá realizarse directamente en el CAT o a través de una instalación de recepción.

Para los automóviles, dicha entrega no supondrá coste alguno para su titular cuando el automóvil al final de su vida útil carezca de valor de mercado o este sea negativo, siempre que contenga, al menos, la carrocería y el grupo motopropulsor, y que no incluya otros elementos no pertenecientes al mismo ni se le haya realizado ningún tipo de operación previa de desmontaje de componentes, partes o piezas.

2. Los ayuntamientos entregarán, sin coste alguno para ellos, los automóviles abandonados a un centro de tratamiento para su descontaminación y tratamiento, sin perjuicio del cumplimiento de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Los vehículos trasladados a un CAT para su posterior descontaminación y destrucción, de conformidad con el artículo 106 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se considerarán residuos en el momento de la entrega al CAT.

3. Los agentes económicos podrán organizar sistemas de recogida de los automóviles al final de su vida útil para su posterior descontaminación y correcta gestión ambiental.

4. Las instalaciones de recepción y los depósitos de vehículos al final de su vida útil de las administraciones públicas cumplirán los requisitos técnicos de almacenamiento exigidos en el anexo II.1.

Artículo 6. *Documentación de la entrega.*

1. El CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo, una vez haya recibido el vehículo en sus instalaciones y haya comprobado las características del mismo, realizará la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, y emitirá el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental, de conformidad con lo dispuesto en el anexo III, que entregará al titular del vehículo o en su caso a la instalación de recepción.

El certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental, constituirá el justificante de la entrega y puesta a disposición del vehículo para su descontaminación y tratamiento.

En el caso de que el titular del vehículo entregue el vehículo en una instalación de recepción de vehículos, recibirá del titular de la misma el certificado de entrega, de conformidad con lo dispuesto en el anexo III, con indicación del CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo.

La instalación de recepción de vehículos dispondrá de un plazo de diez días naturales para la entrega del vehículo recepcionado al CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo y para facilitar el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental válidamente emitido por el CAT al titular del vehículo.

2. La emisión del certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental da lugar a la obligación de descontaminación del vehículo al final de su vida útil en el plazo de treinta días naturales.

3. Los certificados de destrucción o de tratamiento medioambiental válidamente emitidos en otros Estados miembros de la Unión Europea surtirán los efectos previstos en el apartado anterior respecto a la baja definitiva en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. En estos casos, sus titulares deberán formalizar la baja ante las Jefaturas de Tráfico correspondientes mediante el cumplimiento de los requisitos a que se refiere el anexo XV del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

4. El CAT conservará copia de los certificados de destrucción y de tratamiento medioambiental emitidos durante, al menos, tres años y enviará copia de los mismos a:

a) El órgano ambiental que lo solicite y con la periodicidad que lo requiera.

b) La Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, con la periodicidad que esta establezca, junto con el resto de documentos presentados por el titular del vehículo, que sirvió para tramitar la baja definitiva del vehículo.

c) El titular, o en su caso a la instalación de recepción, en el momento en que se haga el traspaso del vehículo como documento acreditativo de la descontaminación y baja definitiva del vehículo.

Los documentos se remitirán en formato electrónico cuando proceda.

5. Se podrán establecer mecanismos de colaboración entre las autoridades competentes para el intercambio de los datos relativos a los certificados de destrucción y de tratamiento medioambiental remitidos a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

Artículo 7. *Instalaciones y operaciones de tratamiento.*

1. Cada CAT está obligado a realizar, para cada vehículo para el que solicite la baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico, todas y cada una de las operaciones del presente artículo. Los CAT no podrán vender vehículos enteros sin descontaminar, ni como residuo ni como producto.

2. Los vehículos al final de su vida útil, antes de ser sometidos a otro tratamiento posterior, se someterán en un CAT a las operaciones de tratamiento para la descontaminación establecidas en el anexo IV.1. El CAT priorizará, cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización y destinará a gestor autorizado el resto de residuos procedente de la descontaminación para su tratamiento acorde al principio de jerarquía de residuos, establecido en el artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

3. Una vez realizada la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, los CAT realizarán todas las operaciones que se mencionan a continuación:

a) Separarán los componentes, partes o piezas que se puedan preparar para la reutilización y las comercializarán como componentes, partes o piezas de segunda mano, de acuerdo con la normativa de aplicación, como la normativa sobre seguridad industrial, y de acuerdo con lo establecido en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y en la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista y como el Capítulo IV del Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, sobre las obligaciones del vendedor, aplicable a la venta entre profesionales.

La extracción de componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CAT y siempre de vehículos que previamente hayan sido descontaminados y se haya emitido el correspondiente certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental.

En ningún caso se podrá preparar para la reutilización un vehículo completo dado de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, ni entero ni por piezas o partes, que puedan ser posteriormente soldadas o ensambladas para formar un vehículo completo.

Una vez finalizado el proceso de preparación para la reutilización conforme a los requisitos y criterios establecidos en la parte A y B del anexo V, los componentes, partes o piezas resultantes de la preparación para la reutilización, con el certificado mencionado en la parte C del anexo V, no tendrán la consideración de residuos.

b) Realizarán las operaciones de tratamiento para fomentar el reciclado, establecidas en el anexo IV.2 y entregarán a un gestor autorizado todos los materiales, piezas y componentes procedentes de estas operaciones de tratamiento, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental el reciclado frente a otras formas de valorización.

El almacenamiento de los componentes, partes o piezas extraídos del vehículo se realizará de forma diferenciada, evitando dañar los componentes que contengan fluidos, o los componentes, partes o piezas de recambio valorizables y cumpliendo lo estipulado en el anexo V.

c) Remitirán, directamente o a través de gestor autorizado, el resto del vehículo, que no deberá incluir ningún material o elemento no perteneciente al mismo, así como los componentes, partes o piezas preparadas para su reutilización y posteriormente no comercializadas, a un gestor autorizado para su fragmentación.

En el caso de que el gestor autorizado se encuentre fuera de la Unión Europea se aportará una justificación del tratamiento en condiciones equivalentes al de las que hubieran tenido lugar en la UE.

4. Los CAT, las instalaciones de fragmentación y posfragmentación y todas las instalaciones en las que se realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil deberán disponer de una autorización de las previstas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, y cumplirán los requisitos técnicos que les resulten de aplicación del anexo II.

Asimismo, los CAT exhibirán una placa identificativa, que se ajustará a lo que disponga la Dirección General de Tráfico, que en particular, mostrará el número de autorización asignado por la respectiva comunidad autónoma.

Los CAT, en tanto que gestores de residuos peligrosos, cumplirán con los aspectos señalados en el artículo 20.4.b) y c) de la Ley 22/2011 de 28 de julio.

5. El CAT que prepare neumáticos para la reutilización procedentes de neumáticos al final de su vida útil de vehículos al final de su vida útil deberá justificar que ha enviado a gestor autorizado una cantidad equivalente a la cantidad de neumáticos que ha preparado para la reutilización y comercializado como neumáticos de segunda mano en dicho ejercicio. Podrá dar cumplimiento a dicha obligación bien a través de acuerdos con gestores autorizados para el tratamiento de neumáticos fuera de uso, acuerdos con sistemas de responsabilidad ampliada del productor o bien mediante un certificado anual y copia de la documentación de las entregas realizadas por los profesionales que hayan adquirido dichos neumáticos de segunda mano a un gestor autorizado para el tratamiento de la misma cantidad de neumáticos fuera de uso.

6. Las administraciones públicas fomentarán que los establecimientos o empresas que lleven a cabo operaciones de tratamiento establezcan sistemas certificados de gestión del medio ambiente, tales como el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

7. Para la adecuada manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos, y en especial para la extracción de las baterías de los mismos, los profesionales de los CAT que operan con estos residuos deberán disponer de la cualificación necesaria conforme a lo estipulado en el anexo VI.

CAPÍTULO IV

Objetivos en el tratamiento de automóviles al final de su vida útil

Artículo 8. *Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización de automóviles.*

1. Los agentes económicos cumplirán, en el ámbito de su actividad, los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización de automóviles estipulados en el anexo VII.

2. En las autorizaciones que se otorguen para el ejercicio de las operaciones de tratamiento de automóviles referidas en este real decreto se incluirán los objetivos anteriormente establecidos adaptados al ámbito de cada actividad.

En las autorizaciones de los CAT se hará constar su obligación de recuperar y comercializar componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización en los porcentajes fijados en este apartado para los automóviles que traten. A estos efectos, se considerarán componentes, partes o piezas preparadas para a la reutilización aquellos extraídos de los automóviles y vendidos como piezas de segunda mano, así como los extraídos y pasados al almacén con el objetivo de venderlos.

En otras autorizaciones que se otorguen para el ejercicio de las operaciones de tratamiento de automóviles referidas en este real decreto se incluirán los objetivos anteriormente establecidos adaptados al ámbito de cada actividad.

El control del cumplimiento de los objetivos previstos en este artículo para automóviles se llevará a cabo según establece la Decisión 2005/293 de la Comisión, de 1 de abril de 2005, por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

3. Los objetivos anuales previstos en este artículo deberán cumplirse en cada comunidad autónoma en proporción a los automóviles que se hayan dado de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico en ese territorio y en ese año.

CAPÍTULO V

Responsabilidad ampliada del productor de automóviles

Artículo 9. *Obligaciones en el ámbito de la responsabilidad ampliada del productor de automóviles.*

1. Los productores de automóviles garantizarán y, en su caso, financiarán la adecuada recogida y tratamiento de los automóviles al final de su vida útil.

Cuando el automóvil al final de su vida útil tenga un valor negativo de mercado, el productor del automóvil sufragará dicho coste o se hará cargo directamente del tratamiento del automóvil. Se entenderá que existe un valor negativo de mercado cuando los costes de descontaminación, preparación para la reutilización, valorización y, en su caso, eliminación de los materiales y componentes resultantes, superen los ingresos por los elementos preparados para la reutilización y los materiales recuperados en la fragmentación y posfragmentación.

Para la aplicación de esta medida, los productores y las asociaciones representativas de los diferentes sectores afectados podrán recurrir a la realización de evaluaciones por entidades independientes que cuantifiquen dichos costes.

2. Los productores de automóviles, por sí mismos, o junto con otros agentes económicos, garantizarán la disponibilidad de instalaciones de recogida en todo el territorio nacional.

3. Los componentes y materiales previstos de serie o en la primera monta del automóvil quedan sometidos a la responsabilidad ampliada del productor del automóvil y no les serán de aplicación los regímenes de responsabilidad ampliada de los flujos específicos de residuos, con objeto de evitar su doble regulación y financiación.

Artículo 10. *Sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor.*

1. Los productores de automóviles podrán dar cumplimiento a las obligaciones derivadas de este real decreto de manera individual o colectiva, de conformidad con el título IV de la Ley 22/2011, de 28 de julio. Los productores de automóviles podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos, así como integrar a dichos agentes en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

2. El contenido de la comunicación de los sistemas individuales de responsabilidad ampliada será, como mínimo, el que recoge el anexo IX de la Ley 22/2011, de 28 de julio. La solicitud de la autorización de los sistemas colectivos se ajustará al anexo X de la citada ley. En ambos casos, el sistema informará de los acuerdos que ha suscrito, o tiene intención de suscribir, con otros agentes económicos.

CAPÍTULO VI

Obligaciones de información

Artículo 11. *Obligaciones de información.*

1. Los códigos LER-VEH pertinentes de los incluidos en el anexo VIII se utilizarán en las autorizaciones, en el archivo cronológico y en las memorias de los gestores, así como en las obligaciones de información e identificación.

2. Los CAT que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil presentarán una memoria anual relativa a todos los residuos que gestionen, siguiendo las previsiones del artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio. Esta memoria se presentará antes del 1 de mayo de cada año y se referirá a la gestión realizada el año natural anterior. El formato y contenido de dicha memoria será acordado en la Comisión de coordinación en materia de residuos o en sus grupos de trabajo. Las Comunidades Autónomas podrán solicitar la aportación de documentación complementaria acreditativa del cumplimiento de los objetivos cuando sea necesario.

Los CAT harán constar en su memoria la cantidad de neumáticos entregados a un gestor autorizado para su correcto tratamiento y los preparados para la reutilización y

comercializados como neumáticos de segunda mano, indicando aquellos para los que no dispone del certificado previsto en el artículo 7.5.

Al objeto de comprobar la información de la memoria anual, el órgano ambiental competente podrá requerir la presentación de, al menos, la siguiente documentación:

a) los certificados correspondientes a la gestión de los neumáticos.

b) La información relativa al cumplimiento de los objetivos previstos en el artículo 8.1 relativos a los automóviles que traten, así como la indicación de las operaciones de destino para cada flujo segregado y la eficiencia de la valorización que incluya la trazabilidad hasta la operación final.

c) Los documentos de identificación asociados a los traslados de residuos generados en el CAT que no hubieran sido presentados a la Administración.

3. Las personas físicas o jurídicas que sean titulares de instalaciones de fragmentación y posfragmentación que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil ya descontaminados presentarán una memoria anual relativa a todos los residuos que gestionen, siguiendo las previsiones del artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

Las memorias anuales se presentarán antes del 1 de mayo de cada año y se referirán a la gestión realizada el año natural anterior. El formato y contenido de dichas memorias será acordado en el grupo de trabajo sobre vehículos al final de su vida útil de la Comisión de coordinación en materia de residuos. En tanto se acuerda el formato y contenido, se presentarán las memorias en los formatos establecidos por la autoridad competente para la autorización de las instalaciones.

4. Antes del 30 de junio de cada año, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de automóviles presentarán al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que dará traslado a las comunidades autónomas de la información relativa a su territorio, un informe anual, relativo al año natural anterior, que contendrá información sobre la puesta en el mercado de productos, los residuos generados, recogidos y tratados que incluya, al menos, la información que sobre gestión de residuos contiene la Decisión 2005/293/CE de la Comisión, de 1 de abril de 2005, la organización, el funcionamiento y la financiación del sistema, así como sobre los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos. En este último supuesto informarán sobre los integrantes y contenido del acuerdo, los objetivos que se establezcan y la responsabilidad de cada agente económico.

El formato y el contenido detallado de este informe serán acordados en el grupo de trabajo sobre vehículos al final de su vida útil de la Comisión de coordinación en materia de residuos.

5. Las comunidades autónomas remitirán anualmente al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico un informe resumen con la información recogida en el apartado 2. Esta remisión se realizará antes del 1 de octubre de cada año.

6. El Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico remitirá a la Comisión Europea informes sobre la aplicación de este real decreto. Los informes se elaborarán conforme a la Decisión 2005/293/CE de la Comisión, de 1 de abril de 2005. Los datos comunicados irán acompañados de un informe de control de calidad. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico podrá establecer los criterios para elaborar dicho informe.

CAPÍTULO VII

Régimen sancionador

Artículo 12. *Régimen sancionador.*

1. A los incumplimientos de las obligaciones establecidas en este real decreto les resultará de aplicación lo dispuesto en el título VII de la Ley 22/2011, de 28 de julio, el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, así como lo dispuesto en las previsiones que les resulten de aplicación del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto

Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y en la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista.

2. En el supuesto de que un sistema de responsabilidad ampliada no cumpla con lo establecido en su comunicación o en la autorización que le haya sido concedida, incluyendo los acuerdos voluntarios que suscriban, las autoridades competentes en el territorio donde se produzcan los incumplimientos, podrán, en aplicación de las medidas previstas en los artículo 44, 47 y 53 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, iniciar un procedimiento sancionador, suspender la eficacia de la comunicación o revocar parcialmente la autorización e incluso suspender la actividad del sistema en su territorio.

Cuando el incumplimiento se produzca en dos o más comunidades autónomas, se podrá proceder a la revocación de la autorización o de la comunicación y a la baja en el Registro de Producción y Gestión de Residuos por parte de la autoridad competente que registró al sistema, previa valoración por parte de la Comisión de coordinación en materia de residuos a través de sus grupos de trabajo.

Disposición adicional primera. *Aplicación de otra normativa.*

1. Este real decreto se aplicará sin perjuicio de la legislación comunitaria y nacional en vigor, en particular la relativa a la prevención de riesgos laborales, normas de seguridad, emisiones a la atmósfera, limitación de ruidos, y protección del suelo y el agua.

2. A efectos de traslados de componentes, partes o piezas de vehículos al final de su vida útil, dentro y fuera de territorio español, estos deberán cumplir con los requisitos establecidos en el anexo V y contar con la acreditación que garantice que han sido preparados para reutilización en un CAT al efecto, autorizado en base a este real decreto y que cumpla las características del anexo II.

En caso contrario, serán considerados residuos y por tanto se trasladarán conforme a lo establecido en el Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado y en el Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos.

Disposición adicional segunda. *Cesión temporal para finalidades específicas de vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico.*

Los CAT podrán ceder temporalmente los vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, para fines de formación, investigación, protección civil o simulacros. La cesión requerirá la aplicación del procedimiento que establezca al efecto la Dirección General de Tráfico, en el que se hará constar, al menos: el vehículo o vehículos afectados, la finalidad y el tiempo máximo previsto para la cesión; se informará del momento efectivo de la devolución del vehículo o vehículos afectados.

El cesionario asume la responsabilidad de: el uso adecuado y seguro para las personas, las cosas y el medio ambiente de los vehículos cedidos, la aplicación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los residuos generados por el uso del vehículo durante la cesión temporal, así como de la devolución del vehículo o restos del vehículo al CAT de origen.

Disposición adicional tercera. *Rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental emitido por un Centro Autorizado de Tratamiento, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.*

Se podrá solicitar la rehabilitación de los vehículos dados de baja definitiva y con certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental emitido por un CAT, siempre que se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Estos vehículos deberán conservar sin fundir, al menos, el bastidor original con el número de chasis indeleble grabado en él.

Si el solicitante no coincide con el último titular del vehículo que conste en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, deberá acreditar la propiedad del mismo o presentar autorización del titular para proceder a su restauración y rehabilitación.

Para la rehabilitación del vehículo, el interesado deberá solicitar en la Jefatura Provincial de Tráfico la matriculación del vehículo como histórico, aportando toda la documentación

necesaria para el trámite, entre otros, la resolución del órgano competente de la comunidad autónoma en la que se cataloga al vehículo como «histórico».

En este caso, la restauración del vehículo deberá hacerse necesariamente con piezas originales, nuevas, usadas o reconstruidas siguiendo de forma fidedigna los planos de la original, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo I del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

Disposición transitoria primera. *Adaptación de los CAT a las previsiones de este real decreto.*

1. Los titulares de los CAT que ya dispusieran de una autorización conforme al Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, comunicarán a las autoridades competentes de las comunidades autónomas en materia de residuos, en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto, la incorporación en su autorización de los códigos LER nacionales establecidos en el anexo VIII. La comunicación tendrá eficacia desde la fecha de su presentación.

2. Las autoridades competentes actualizarán el contenido de las autorizaciones, incorporando los nuevos códigos comunicados, así como las condiciones adicionales que, en su caso, tengan que cumplir los titulares de las instalaciones. Todo ello sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que tengan atribuidas las Administraciones públicas.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación de las Administraciones públicas competentes.*

Las Administraciones públicas competentes adaptarán sus procedimientos, y autorizaciones, así como los documentos de traslado, a lo previsto en este real decreto en el plazo de un año desde su entrada en vigor.

En tanto se produce esta adaptación, se seguirán aplicando los procedimientos, autorizaciones y documentos de traslado conforme al régimen anterior.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan al mismo y en particular, el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil y la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil.

Las referencias al Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, o a cualquiera de las disposiciones derogadas en el párrafo anterior, contenidas en otras normas vigentes, acuerdos, contratos y documentos tanto públicos como privados se entenderán hechas a este real decreto.

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

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el apartado 8 del artículo 32 que queda redactado de la siguiente forma:

> «8. Cuando la transmisión afecte a un vehículo sobre el que previamente se haya trabado embargo por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad y renovará el permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia del embargo al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.
>
> Si la transmisión afecta a un vehículo sobre el que previamente se haya acordado el precinto por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad, sin expedir un nuevo permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia de dicha traba al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.»

Dos. Se modifica el apartado 5 del artículo 33 que queda redactado de la siguiente forma:

«5. Cuando la transmisión afecte a un vehículo sobre el que previamente se haya trabado embargo por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad y renovará el permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia del embargo al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo sobre el que previamente se haya acordado el precinto por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad sin expedir un nuevo permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia de dicha traba al adquirente y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.»

Tres. Se sustituye el artículo 35 que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 35. *Bajas definitivas.*

Los vehículos matriculados causarán baja definitiva en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:

1. Cuando sus titulares o terceras personas que acrediten suficientemente su propiedad manifiesten expresamente la voluntad de retirarlos permanentemente de la circulación.

La solicitud de baja se dirigirá a cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, acompañada de los documentos que se indican en el anexo XV.

2. En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio mediante la oportuna resolución su retirada definitiva de la circulación, previo informe del órgano competente en materia de Industria acreditativo de que el estado del vehículo constituye, por desgaste o deterioro de sus elementos mecánicos, un evidente peligro para sus ocupantes o para la seguridad de la circulación en general.

3. Cuando cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio, mediante la oportuna resolución, la retirada definitiva de la circulación respecto de los vehículos que hayan sido retirados de las vías públicas por los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico, una vez comprobado que han sido abandonados por sus titulares, de acuerdo con la normativa prevista en el anexo I, supuesto en que podrá procederse a su desguace.

4. A petición del titular o de tercera persona que acredite su propiedad, por traslado del vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado, debiendo acompañarse los documentos que se establecen en el anexo XV.

Una vez tramitada la baja por traslado a otro país, el traslado efectivo del vehículo deberá llevarse a cabo en los siguientes 3 meses. En caso de que, pasados 3 meses, exista constancia de que el vehículo continúa circulando en España, se procederá de oficio a la rehabilitación del vehículo.

5. En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde la baja definitiva de oficio, mediante la oportuna resolución, por existir la presunción de que el vehículo no existe o no circula al no haberse cumplido las exigencias en materia de inspección

ITV obligatoria y de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en los últimos diez años. Esta baja definitiva de oficio, en cualquier caso, no impide que si el vehículo cumple a posteriori las condiciones para poder volver a obtener la autorización administrativa para circular, pueda ser rehabilitado.»

Cuatro. Se modifica el apartado 1.a) del artículo 36, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. Los vehículos matriculados causarán baja temporal en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:

a) Cuando su titular manifieste expresamente la voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación.

Las bajas temporales de los vehículos cuyo titular manifieste su voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación tendrán una duración de 1 año desde la fecha de solicitud de baja temporal. Pasado ese plazo sin que previamente el interesado solicite la prórroga la situación de baja temporal, finalizará la baja temporal y el vehículo volverá a estar en situación activa.

Las prórrogas del plazo de baja temporal se podrán solicitar a la Jefatura de tráfico como máximo 2 meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal.»

Cinco. Se modifica el anexo XIII apartado C), para añadir un subapartado 9, con la siguiente redacción:

«9.º Si se trata de un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, documento acreditativo de haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.»

Seis. Se añade el subapartado 11.º al anexo XV, apartado A) con la siguiente redacción:

«11.º Para el traslado a otro país y como justificación de que no se trata de un residuo, se exigirá acreditación de haber superado una inspección técnica, en base al Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, en los 30 días previos a la solicitud de la baja por traslado a otro país o de la baja por exportación, si dicha inspección no consta ya anotada telemáticamente en el Registro de vehículos, en los siguientes casos:

A) Vehículos con antigüedad superior a cuatro años desde su fecha de primera matriculación.

B) Para cualquier vehículo que tras un accidente u otra causa, haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad.»

Disposición final segunda. *Títulos competenciales.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas del Estado en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, tráfico y circulación de vehículos a motor, y legislación básica sobre protección del medio ambiente, establecidas en los artículos 149.1.13.ª, 21.ª y 23.ª de la Constitución, respectivamente.

Disposición final tercera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

El presente real decreto constituye la norma española de transposición al derecho interno de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil y sus modificaciones posteriores y, en particular, constituye la norma española de transposición parcial de la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifican la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Directiva 2006/66/CE relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos en lo que afecta a la modificación que esta Directiva lleva a cabo en la Directiva 2000/53/CE.

Disposición final cuarta. *Habilitación de desarrollo.*

Se faculta a las personas titulares de los Ministerios para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del Interior y de Industria, Comercio y Turismo para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto y, en particular, para adaptar los anexos a las disposiciones y modificaciones que establezcan las normas internacionales, el derecho de la Unión Europea o el estado de la técnica.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

Exenciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles, prevista en el artículo 4.1.a). Obligación de marcado de materiales y componentes

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 4.1.c)
Plomo como elemento de aleación.		
1.a) Acero para fines de mecanizado y componentes de acero galvanizado en caliente por procedimiento discontinuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo.		
1.b) Chapas de acero galvanizado en continuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	
2.a) Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 2 % en peso.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2005.	
2.b) Aluminio con un contenido en plomo de hasta el 1,5 % en peso.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
2.c).i) Aleaciones de aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso.	(1)	
2.c).ii) Aleaciones de aluminio no incluidas en la entrada 2.c).i) con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso (1a).	(1)	
3. Aleación de cobre que contenga hasta un 4 % de su peso en plomo.	(1)	
4.a) Cojinetes y casquillos.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
4.b) Cojinetes y casquillos para motores, transmisiones y compresores de aire acondicionado.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2011.	
Plomo y compuestos de plomo en los componentes		
5.a) Plomo en baterías de sistemas de alta tensión(2a) que se utilizan solamente para la propulsión de vehículos M1 y N1.	Vehículos M1 y N1 homologados antes del 1 de enero de 2019 y piezas de recambio para esos vehículos.	X
5.b) Plomo en baterías para aplicaciones de baterías no incluidas en la entrada 5.a).		X
6. Amortiguadores de vibraciones.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
7.a) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2005.	
7.b) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor que contengan hasta el 0,5 % de su peso en plomo.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2006.	
7.c) Agentes reticulantes para elastómeros en aplicaciones del sistema de propulsión que contengan hasta un 0,5 % de su peso en plomo.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2009.	
8.a) Plomo en soldaduras para fijar componentes eléctricos y electrónicos a paneles de circuitos electrónicos y plomo en acabados sobre terminaciones de componentes distintos de los condensadores electrolíticos de aluminio, sobre clavijas de componentes y sobre paneles de circuitos electrónicos.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.b) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas, excepto sobre paneles de circuitos electrónicos o sobre vidrio.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2011 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.c) Plomo en acabados sobre terminales de condensadores electrolíticos de aluminio.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2013 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.d) Plomo utilizado en soldaduras sobre vidrio en sensores de flujo de masa de aire.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2015 y piezas de recambio de esos automóviles.	X(4)
8.e) Plomo en pastas de soldadura de alta temperatura de fusión (es decir, aleaciones de plomo que contengan en peso un 85 % de plomo o más).	(2)	X
8.f).a) Plomo en sistemas de conectores de clavijas elásticas («compliant pin connector»).	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2017 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.f) b) Plomo en sistemas de conectores de clavijas elásticas («compliant pin connector»), con excepción de la zona de unión de los conectores del cableado de automóviles	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2024 y piezas de recambio para esos automóviles.	X

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 4.1.c)
8.g) i) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre el cubo de semiconductor y el portador en cápsulas de circuito integrado «flip-chip»	Automóviles homologados antes del 1 de octubre de 2022 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
8.g) ii) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre el cubo de semiconductor y el portador en cápsulas de circuito integrado «flip-chip», siempre que la conexión eléctrica consista en alguno de elementos siguientes: i) un nodo tecnológico semiconductor de 90 nm o más; ii) un cubo único de 300 mm^2 o mayor en cualquier nodo tecnológico semiconductor; iii) cápsulas de cubos apilados con cubo de 300 mm^2 o mayor, o interponedores de silicio de 300 mm^2 o mayores	(2) Válido para los automóviles homologados a partir del 1 de octubre de 2022 y las piezas de recambio para esos automóviles	X
8.h) Plomo en soldaduras para fijar placas difusoras al disipador de calor en ensamblajes de semiconductores de potencia con un chip de 1 cm^2 de superficie de proyección mínima y con una densidad de corriente nominal de al menos 1 A/mm^2 de superficie del chip de silicio.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.i) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas sobre vidrio, excepto en el caso de soldaduras en cristales de vidrio laminado.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.j) Plomo en soldaduras de cristales de vidrio laminado.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.k) Soldaduras de aplicaciones de calefacción con una corriente de calefacción de 0,5 A o más por cada conexión soldada a un cristal de vidrio laminado con un grosor de pared no superior a 2,1 mm. Esta exención no se aplica a las soldaduras en contactos insertados en el polímero intermedio	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2024 y piezas de recambio para esos automóviles	X(4)
9. Asientos de las válvulas.	Piezas de recambio para tipos de motor desarrollados antes del 1 de julio de 2003.	
10.a) Componentes eléctricos y electrónicos que contengan plomo en vidrio o cerámica, en piezas matrices de vidrio o cerámica, en materiales vitrocerámicos o en piezas matrices vitrocerámicas Esta exención no se aplica al uso de plomo en: – vidrio de bombillas y bujías de encendido, – materiales cerámicos dieléctricos de los componentes indicados en los puntos 10.b), 10.c) y 10.d).		X(5) (componentes que no sean los piezoeléctricos incluidos en el motor)
10.b) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos a base de PZT de condensadores que forman parte de circuitos integrados o semiconductores discretos.		
10.c) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos de condensadores con una tensión nominal inferior a 125 V CA o 250 V CC.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	
10.d) Plomo en los materiales cerámicos dieléctricos de condensadores que compensan las diferencias relacionadas con la temperatura de los sensores de sistemas de sonar de ultrasonidos.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2017 y piezas de recambio para esos automóviles.	
11. Iniciadores pirotécnicos.	Automóviles homologados antes del 1 de julio de 2006 y piezas de recambio para esos automóviles.	
12. Materiales termoeléctricos que contienen plomo en aplicaciones eléctricas para automóviles que permiten reducir las emisiones de CO_2 por recuperación del calor del escape.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2019 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
Cromo hexavalente.		
13.a) Revestimientos antioxidantes.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2007.	
13.b) Revestimientos antioxidantes para los pernos y tuercas que se utilizan en el ensamblaje de chasis.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
14. Cromo hexavalente como protección anticorrosiva para los sistemas de refrigeración de acero al carbono en refrigeradores de absorción, hasta un máximo del 0,75 % en peso en la solución refrigerante: i) diseñados para funcionar total o parcialmente con calentadores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada < 75 W en condiciones de funcionamiento constante; ii) diseñados para funcionar total o parcialmente con calentadores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada ≥ 75 W en condiciones de funcionamiento constante; iii) diseñados para funcionar totalmente con calentadores no eléctricos.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para esos automóviles. Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2026 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
Mercurio		
15.a) Lámparas de descarga para faros.	Automóviles homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
15.b) Tubos fluorescentes usados en indicadores del salpicadero.	Automóviles homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
Cadmio.		
16. Baterías para automóviles eléctricos.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 31 de diciembre de 2008.	

(1) Esta exención se revisará en 2021.

(1a) Se aplica a las aleaciones de aluminio en las que el plomo no se haya introducido de forma deliberada pero esté presente porque se ha utilizado aluminio reciclado.

(2) Esta exención se revisará en 2024.

(2a) Sistemas con un voltaje de más de 75V CC según la definición del Real Decreto 187/2016, de 6 de mayo, por el que se regulan las exigencias de seguridad del material eléctrico destinado a ser utilizado en determinados límites de tensión.

(4) Desmontaje obligatorio si, en correlación con el punto 10.a), se supera un umbral medio de 60 gramos por automóvil. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

(5) Desmontaje obligatorio si, en correlación con los puntos 8.a) a 8.j), se supera un umbral medio de 60 gramos por automóvil. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

Notas:

Se tolerará un valor de concentración máximo de hasta el 0,1 % en peso de plomo, cromo hexavalente y mercurio en material homogéneo, y de hasta el 0,01 % en peso de cadmio en material homogéneo.

Se autoriza sin limitación la reutilización y la preparación para la reutilización de piezas de automóviles ya comercializadas antes de la fecha de vencimiento de una exención, puesto que en este caso no se aplica el artículo 4.1.a). Las piezas de recambio comercializadas después del 1 de julio de 2003 y que se utilicen en automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2003 quedan exentas de lo establecido en el artículo 4.1.a)*.

---

* Esta cláusula no se aplicará a los contrapesos de equilibrado de ruedas, a las escobillas de carbón para motores eléctricos ni a los forros de freno.

ANEXO II

Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos, de los depósitos de las administraciones públicas y de las instalaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil

Las instalaciones de recepción de vehículos, los depósitos de las administraciones públicas y las de gestión de los vehículos al final de su vida útil, tienen que cumplir los siguientes requisitos técnicos, sin perjuicio de los requisitos adicionales que pueda imponer la normativa autonómica:

1. Los lugares de recogida y almacenamiento, incluso temporal, previo a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, deberán disponer de:

a) Zonas adecuadas al número de vehículos a almacenar y dotadas de pavimento impermeable, con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y separación de grasas.

b) Equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las pluviales, que han de ser tratadas conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental antes de deshacerse de las mismas.

2. Las instalaciones de los CAT dispondrán de:

a) Zonas adecuadas al número de vehículos a almacenar antes de su descontaminación dotadas de pavimento impermeable y con instalaciones de recogida de derrames en el caso de encontrarse a cubierto, o instalaciones de recogida y tratamiento de aguas, incluido separador de hidrocarburos, antes de su vertido en el caso de zonas descubiertas. Todos los sistemas serán conformes a la normativa sanitaria y medioambiental establecida por las distintas administraciones públicas.»

b) Zonas cubiertas para la descontaminación, con pavimento impermeable y con instalaciones para la recogida de derrames, y con equipos e instalaciones adecuados para la cantidad y tipología de los vehículos a descontaminar (elevadores o fosos, sistemas de aspiración/extracción de fluidos, etc).

c) Zonas cubiertas y con pavimento impermeable para almacenar los componentes retirados del vehículo y que contengan residuos peligrosos, en especial para aquellos que contengan aceite.

d) Contenedores adecuados para almacenar las baterías (con posibilidad, en caso de accidente, de neutralización del electrolito allí mismo o en sitio próximo), filtros y condensadores de policlorobifenilos/ policloroterfenilos (PCB/PCT).

e) Depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos al final de su vida útil, es decir: Combustible, aceites –de motor, de cajas de cambio, de transmisión e hidráulicos y líquido de frenos–, líquidos de refrigeración, líquido anticongelante, fluidos del equipo del aire acondicionado y cualquier otro fluido retirado del vehículo.

f) Equipos de recogida y tratamiento de aguas, incluidas las de lluvia en las zonas no cubiertas, las cuales han de ser tratadas previamente a su vertido, de conformidad con la normativa ambiental y sanitaria establecidas por las distintas Administraciones públicas.

g) Zonas apropiadas para almacenar neumáticos usados, que incluyan medidas contra incendios y prevención de riesgos derivados del almacenamiento.

h) Zonas apropiadas para el almacenamiento de los vehículos descontaminados, que estarán valladas o cerradas en todo su perímetro; el suelo de la zona de almacenamiento estará, al menos, debidamente compactado y acondicionado para realizar su función específica en las debidas condiciones de seguridad y dotado de un sistema de recogida de aguas superficiales.

3. Las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y reciclado posterior a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, en las que se pueda dar lugar a lixiviados de sustancias peligrosas por agua de lluvia, tendrán, donde proceda, zonas cubiertas y zonas dotadas de pavimento impermeable, así como equipos de recogida de aguas sucias y pluviales, que serán tratadas de conformidad con la normativa ambiental y sanitaria.

ANEXO III

Tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y emisión del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental de un vehículo al final de su vida útil y del certificado de entrega de conformidad emitido por la instalación de recepción cuando competa, expedidos en cumplimiento del artículo 6.1

Entrega del vehículo

Los vehículos que vayan a ser desechados al final de su vida útil deberán ser entregados por sus titulares a un CAT o a una instalación de recepción, acompañados de la siguiente documentación:

a) Solicitud de baja definitiva del vehículo en impreso modelo oficial con los datos y firma de la persona titular o propietaria del vehículo. La solicitud incluirá una declaración jurada que indique que el solicitante tiene facultad de disposición sobre el vehículo, conforme a lo dispuesto en el Código Civil.

b) Documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A), números 1.º y 3.º, del anexo XIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, salvo que la comprobación de los datos de identidad se efectúe de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes.

c) Permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica del vehículo, o declaración jurada de haberlos extraviado.

Procedimiento

Realizada la entrega del vehículo y de la documentación en el CAT, la tramitación de la baja definitiva electrónica se efectuará de acuerdo con el siguiente procedimiento:

I. Cuando se trate de automóviles, el CAT expedirá el certificado de destrucción: Para el resto de vehículos, el CAT expedirá el certificado de tratamiento medioambiental, que se ajustarán a los modelos y contenidos establecidos en el presente anexo, y quedará obligado al tratamiento del vehículo de conformidad con el presente Real Decreto, y cualquier otra normativa que le sea aplicable.

II. El CAT, que deberá tener autorización para acceder a la aplicación de tramitación de Bajas Telemáticas de Vehículos (BTVE) y disponer de un certificado de identificación electrónica de acuerdo con lo que se indica en el apartado quinto, consultará

telemáticamente la situación administrativa del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, conforme a las instrucciones que esta dicte.

III. En el supuesto de que la situación sea conforme, el CAT comunicará por vía telemática a la Jefatura de Tráfico de la provincia donde radique, la solicitud de baja definitiva del vehículo. La Jefatura de Tráfico anotará la baja definitiva, emitiendo un certificado acreditativo de aquella, que remitirá telemáticamente al CAT para su entrega al titular del vehículo.

La fecha de anotación de la baja definitiva coincidirá con la de expedición del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental.

IV. Si existiese algún impedimento para poder anotar la baja definitiva, la Jefatura Provincial de Tráfico, de oficio, emitirá telemáticamente un documento acreditativo del defecto a subsanar al CAT, que este entregará en el acto al titular del vehículo al objeto de que proceda a subsanarlo o, en su caso, a la instalación de recepción.

Conservación de la documentación

Los CAT conservarán la solicitud de baja definitiva y el resto de la documentación indicada en el apartado primero de este anexo, así como el certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental de cada vehículo, por el período establecido en la normativa archivística correspondiente al Ministerio del Interior y de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de derechos digitales. Durante ese período, la Jefatura de Tráfico de la provincia, así como la comunidad autónoma donde radique, podrá solicitar del CAT la documentación que acredite la comunicación efectuada, al objeto de realizar las comprobaciones oportunas.

Transcurrido el período señalado, los CAT procederán a la eliminación de la documentación conforme a lo establecido en las disposiciones citadas en el párrafo anterior.

Excepciones

I. Las bajas definitivas de vehículos por traslado a otro país se presentarán en la Jefatura de Tráfico correspondiente, de acuerdo con lo previsto en Reglamento General de Vehículos, debiendo acompañarse de la documentación prevista en su anexo XV.

II. Las bajas definitivas de vehículos catalogados como históricos estarán exentas de ser tramitadas a través de los CAT, y se seguirán solicitando en las Jefaturas de Tráfico.

III. En aquellos casos en que exista la presunción de que el vehículo ya no existe o ha dejado de circular definitivamente por no haberse cumplido las obligaciones en materia de inspección ITV obligatoria y de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en los últimos diez años, la solicitud de baja definitiva se deberá solicitar en las Jefaturas de Tráfico.

Proceso de autorización para acceder a la aplicación de tramitación de Bajas Telemáticas de Vehículos (BTVE)

a) Los CAT solicitarán en la Jefatura de Tráfico correspondiente el alta en los sistemas informáticos de la Dirección General de Tráfico como Centros Autorizados de Tratamiento medio ambiental, acompañando los siguientes documentos: Fotocopia de la autorización expedida por la comunidad autónoma en la que esté instalado, cotejada por los registros de los órganos en los que se presenta la solicitud.

b) Escrito firmado por el representante legal del CAT, en el que identifique a la persona responsable del mismo y que lo represente a efectos de comunicación con la Dirección General de Tráfico.

La Jefatura de Tráfico podrá suspender la autorización para acceder a la aplicación BTVE en el supuesto de que detecte irregularidades en la comunicación o documentación de los vehículos destruidos por el CAT.

Instrucciones de cumplimentación

Se pueden dar dos casos:

A. Caso de entrega del vehículo por su titular en un CAT.

El CAT cumplimentará el certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental del vehículo, con la siguiente información:

– Datos del vehículo a descontaminar.

i. Si se adjunta el Permiso de Circulación y ficha técnica, se verificará que corresponde al vehículo depositado.
ii. Si no se presenta Permiso de Circulación y ficha técnica, se rellenarán los datos que se puedan obtener a partir del vehículo depositado.

– Datos del titular del vehículo a descontaminar y, en su caso, del representante de este que hace la entrega.
– Datos de la Instalación de Recepción. Se dejan en blanco.
– Datos del CAT de vehículos. Se hará constar en la casilla correspondiente si se ha adjuntado el Documento de matriculación o la inexistencia del mismo.

B. Caso de entrega del vehículo por su titular en una Instalación de Recepción.

La Instalación de Recepción cumplimentará el certificado de entrega, con la siguiente información:

– Datos del vehículo a descontaminar.
– Datos del titular del vehículo a descontaminar y, en su caso, del representante de éste que hace la entrega.
– Datos de la Instalación de Recepción.
– Datos del CAT que va a descontaminar y tratar el vehículo.

La Instalación de Recepción entregará copia al titular del Certificado de Entrega en el momento en que se haga el traspaso del vehículo, solicitando para ello la misma documentación necesaria que se requiere en el CAT para su aceptación, la cual entregará al CAT cuando se entregue el vehículo. Posteriormente entregará al titular del vehículo la baja y el certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental obtenido del CAT.

MODELO DE CERTIFICADO DE DESTRUCCIÓN O DE TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL:

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE …….....
ORGANISMO COMPETENTE EN MEDIO AMBIENTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

LOGOTIPO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

Certificado de destrucción / de tratamiento medioambiental del vehículo al final de su vida útil (Espacio para otras lenguas oficiales, en adelante EOLO)	**000000**

1. Datos del vehículo a descontaminar (EOLO)

1.1 Marca (EOLO)		**1.2 Modelo** (EOLO)	**1.3 Tipo** (EOLO) ☐	
1.4 Matrícula (EOLO)	**1.5 Fecha de matriculación** (EOLO)	**1.6 País de matriculación** (EOLO)	**1.7 Combustible:** (EOLO)	**1.7.1 Gasolina** (EOLO)
			1.7.2 Gasóleo (EOLO)	**1.7.3 Otros** (EOLO)
1.8 Número de identificación (Bastidor) (EOLO)				
1.9 Estado (EOLO)	**1.9. 1 Entero** (EOLO)		**1.9.2 Parcialmente desmontado** (EOLO)	**1.9.3 Siniestrado** (EOLO)
1.10 Otros datos de interés (EOLO)				

2. Datos del titular del vehículo entregado (EOLO)

2.1 Nombre y apellidos del titular ó denominación de la Razón Social (EOLO)		**ue he entregado el vehículo reseñado en esta Instalación de Recepción** (EOLO)	
2.2 CIF / DNI / NIE / Otro (EOLO)	**2.3 Nacionalidad** (EOLO)	**2.9 Nombre y apellidos** [1] (EOLO)	
2.4 Dirección (EOLO)		**2.10 CIF / DNI / NIE / Otro** [1] (EOLO)	
2.5 Municipio (EOLO)	**2.6 Código postal** (EOLO)	**2.11 Concepto de representación** (EOLO)	**Firma del titular o representante** (EOLO)
2.7 Provincia (EOLO)	**2.8 País** (EOLO)		**2.12 Fecha** (EOLO): …. /…. / 202..

3. Datos de la instalación de recepción de vehículos (EOLO)

3.1 Nombre o Razón social (EOLO)			
3.2 CIF (EOLO)	**3.3 Dirección** (EOLO)		
3.4 Municipio (EOLO)		**3.5 Código postal** (EOLO)	**Instalación de recepción (sello y firma)** (EOLO)
3.6 Provincia (EOLO)		**3.7 País** (EOLO)	**3.8 Fecha** (EOLO): …. /. . . . /202 . . .

4. Datos del centro autorizado de tratamiento de vehículos (A cumplimentar por el propio centro) (EOLO)

4.1 Nombre o Razón social (EOLO)			**4.2 CIF** (EOLO)
4.3 Número de Inscripción en el Registro de Producción y Gestor de Residuos como gestor de Residuos Peligrosos: (EOLO)			**4.4 N.I.R.I.** (EOLO)
4.5 Dirección centro gestor (EOLO)		**4.6 Municipio** (EOLO)	
4.7 Código postal (EOLO)	**4.8 Provincia** (EOLO)	**4.9 Teléfono** (EOLO)	**4.10 Fax** (EOLO)
4.11 Persona responsable (EOLO)		**4.12 E-mail** (EOLO)	
Número de Identificación Medio Ambiental (NIMA) del Centro (EOLO)			

CERTIFICO POR LA PRESENTE: haber verificado sobre el mismo vehículo que su número de serie, reproducido en el chasis, así como su placa de matrícula, corresponden al vehículo entregado. Procediendo a cumplir con el apartado del art. 7 del R.D. 20/2017, realizando las operaciones de descontaminación, cumpliendo así con lo establecido en el anexo IV y de manera que se favorezca la reutilización y el reciclado, por este orden. **DECLARO** (EOLO) **Que se adjunta el correspondiente documento de matriculación** **La inexistencia del documento de matriculación**	La persona que firma se hace responsable de la aceptación del residuo descrito para su tratamiento apropiado, de acuerdo con el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil. (EOLO) **5.3 Fecha** (EOLO) **Gestor (Sello y firma) (EOLO)**

1. A cumplimentar sólo en caso de que el titular del vehículo no coincida con la persona que realiza la entrega

Ejemplar para: Organismo ambiental en la Comunidad Autónoma/Dirección General de Tráfico/Centro Autorizado de Tratamiento/Instalación de Recepción

ANEXO IV

Operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento

1. Para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, se realizarán todas y cada una de las operaciones siguientes:

a) Retirada de baterías(1), depósitos de gas licuado.

(1) Para la adecuada manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos, y en especial para la extracción de las baterías de los mismos, los profesionales de los CAT que operan con estos residuos deberán disponer de la cualificación necesaria.

b) Retirada o neutralización de componentes potencialmente explosivos (por ejemplo, airbags).

c) Retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, cuando su mezcla impida su tratamiento conforme al artículo 18.2 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de: filtros de combustible, filtros de aceite, combustible, aceite –de motor, de transmisión, de la caja de cambios, hidráulico y líquido de frenos–, líquido refrigerante(2), anticongelante, fluido de los aparatos de aire acondicionado(2)así como cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil.

(2) Para la adecuada extracción de los fluidos del sistema de aire acondicionado, los profesionales del CAT que realicen las operaciones de descontaminación descritas, han de contar con la cualificación exigida de conformidad con el Real Decreto 115/2017, de 17 de febrero, por el que se regula la comercialización y manipulación de gases fluorados y equipos basados en los mismos, así como la certificación de los profesionales que los utilizan y por el que se establecen los requisitos técnicos para las instalaciones que desarrollen actividades que emitan gases fluorados.

Si los componentes, partes o piezas retirados para su preparación para la reutilización se almacenan a cubierto podrán incluir los líquidos necesarios para su reutilización con tapones de contención que sustituyan a los filtros retirados. En cualquier otro caso, tras sustituir los filtros por tapones al efecto, podrán incluir líquidos siempre que sea necesario para su reutilización en cantidad que no moje la varilla de medición.

d) Retirada, siempre que sea viable, de todos los componentes en los que se haya determinado un contenido en mercurio.

2. Para fomentar la preparación para la reutilización y el reciclado, se realizarán todas y cada una de las operaciones de tratamiento siguientes:

a) Retirada de catalizadores,

b) Retirada de los elementos metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio, si estos metales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación,

c) Retirada de neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo, parachoques, salpicaderos, depósitos de fluidos, etc.) si estos materiales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación de tal modo que puedan reciclarse efectivamente como materiales.

d) Retirada de vidrio

3. Las fracciones que no se hayan podido preparar para la reutilización o reciclar, se destinarán, en base al principio de jerarquía, a valorización energética.

ANEXO V

Preparación para la reutilización

A. Requisitos de un centro o instalación de preparación para la reutilización

1. Únicamente podrán prepararse para reutilización componentes, partes o piezas que procedan de vehículos dados de baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico, con

certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental válidamente expedido por un CAT autorizado.

2. Solo los CAT autorizados podrán realizar la preparación de componentes, partes, piezas o fluidos para reutilización, siendo los responsables de entregar los certificados citados en el apartado C para los componentes, partes o piezas recuperados.

3. Los combustibles solo podrán comercializarse o autoconsumirse en el propio CAT si cumplen los requisitos establecidos en su normativa de aplicación. Cuando un CAT realice operaciones de preparación para la reutilización o reciclado de gases de refrigeración y dicho gas sea utilizado en autoconsumo, comercializado o utilizado en operaciones de carga, recarga, reparación o mantenimiento de vehículos, equipos o aparatos de sus clientes, se deberá cumplir con lo establecido en la normativa de aplicación respecto a los impuestos sobre gases fluorados de efecto invernadero.

B. Criterios para seleccionar las piezas, partes y componentes de los vehículos al final de su vida útil aptos para la preparación para la reutilización

1. Serán susceptibles de preparación para la reutilización las piezas, partes y componentes que mantengan la funcionalidad y seguridad para su uso, de acuerdo con las normas que les sea de aplicación, así como aquellas que puedan ser reparadas. El resto deberán gestionarse como residuos.

2. Inspección visual: Las piezas, partes y componentes de los vehículos al final de su vida útil que tras una inspección visual se encuentren en alguna de las situaciones que se exponen a continuación y que no puedan ser reparadas, no serán susceptibles de preparación para la reutilización y habrán de gestionarse como residuos:

a) Ausencia de componentes esenciales.

b) Piezas o componentes en deficientes condiciones generales.

c) Piezas o componentes muy oxidados o con numerosos daños superficiales (por ejemplo, abolladuras, hendiduras, agujeros, etc.) que no sean reparables.

C. Certificado a incluir junto a las piezas, partes y componentes tras su preparación para la reutilización

1. Los componentes, partes o piezas preparados para reutilización deberán ir acompañados del certificado del CAT que los haya preparado para su reutilización, que incluirá, como mínimo, la información del siguiente modelo:

Certificado de componentes, partes o piezas Preparados Para Reutilización procedentes de un vehículo al final de su vida útil (Espacio para otras lenguas oficiales, en adelante EOLO)	**00**

componentes, partes o piezas Preparados Para Reutilización (EOLO)		
1.1 Marca (EOLO)	**1.2 Modelo** (EOLO)	**1.3 Piezas o componentes** (EOLO)
1.4 Otros datos de interés (EOLO)		

El Centro Autorizado de Tratamiento de vehículos al final de su vida útil abajo firmante certifica que los componentes, partes o piezas antedichos corresponden a un vehículo dado de baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico y que mantienen la funcionalidad y seguridad para su uso. (EOLO)			
2.1 Nombre o Razón social (EOLO)			**2.2 CIF** (EOLO)
2.3 Número de Inscripción en el Registro de Producción y Gestor de Residuos como gestor de Residuos Peligrosos			**2.4 N.I.R.I.** (EOLO)
2.5 Dirección centro gestor (EOLO)		**2.6 Municipio** (EOLO)	
2.7 Código postal (EOLO)	**2.8 Provincia** (EOLO)	**2.9 Teléfono** (EOLO)	**2.10 Fax** (EOLO)
2.11 Persona responsable (EOLO)		**2.12 E-mail** (EOLO)	
2.13 Número de Identificación Medioambiental (NIMA) (EOLO)			
2.13 Fecha (EOLO) **…. /…. / 202…**		**2.14 Sello y firma) (EOLO)**	

El contenido de dicho certificado podrá ir incluido en la factura correspondiente.

2. En caso de que el certificado no disponga de la información antedicha, que no sea verificable, o presente dudas o incorrecciones, los componentes, partes o piezas serán considerados residuos y habrán de gestionarse como tales.

3. En el caso de preparación para la reutilización de neumáticos, el CAT certificará que cumplen con las especificaciones técnicas contenidas en la norma UNE 69051 – «Neumáticos, llantas y válvulas. Ciclo de uso del neumático. Neumáticos de segunda mano».

D. Requisitos del traslado

1. Los conjuntos de componentes, partes o piezas preparados para reutilización, que sean objeto de un traslado, deberán ir acompañados durante su traslado del documento anterior, expedido por el CAT que los haya preparado para su reutilización, para acreditar

que se trata de productos y no de residuos. En caso de no acompañar dicho certificado válidamente emitido serán considerados residuos.

2. Los conjuntos de componentes, partes o piezas preparados para reutilización, que sean objeto de un traslado, irán, según sus características, adecuadamente separados, paletizados o flejados para su correcta carga, descarga y traslado, e incluirán medios para evitar escapes, roturas o fugas indeseadas.

E. Requisitos de la posventa en territorio nacional

Los CAT proporcionarán a los consumidores de piezas y componentes preparados para la reutilización la garantía legalmente establecida según sean particulares o profesionales.

F. Requisitos de información

Los CAT, en su memoria anual de gestión proporcionarán información sobre las piezas preparadas para reutilización vendidas y las almacenadas durante el periodo correspondiente a dicha memoria. Así mismo, se declararán en la memoria anual aquellas piezas que estaban ya contabilizadas como almacenadas en años anteriores, y que en dicho periodo se han desechado como residuos.

ANEXO VI

Cualificación necesaria para los profesionales de los CAT que se encarguen de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos

El personal que manipula en los centros autorizados de tratamiento (CAT) vehículos eléctricos y/o híbridos, debe estar capacitado para manipular de forma segura dichos vehículos y sus componentes.

Dicha persona debe desarrollar su actividad en el seno de un CAT y deberá cumplir y poder acreditar ante la Administración competente, cuando esta así lo requiera en el ejercicio de sus facultades de inspección, comprobación y control, una de las siguientes situaciones:

a) Disponer de un título de formación profesional que otorgue competencias en instalación, montaje o mantenimiento de instalaciones, líneas eléctricas o electricidad del vehículo o titulación equivalente. Se entenderá por titulación equivalente, la recogida como tal en la reglamentación que regula el título exigido. Igualmente, siempre que se contemple en dicha reglamentación, podrán admitirse los certificados de profesionalidad reconocidos como equivalentes a un título de formación profesional en la regulación de dicho título, o bien aquellos que cubran las unidades de competencia correspondientes a todos los módulos profesionales que forman las enseñanzas del título de formación profesional, de acuerdo con lo estipulado en el Real Decreto 1224/2009, de 17 de julio, de reconocimiento de las competencias profesionales adquiridas por experiencia laboral.

b) Poseer una certificación otorgada por entidad acreditada para la certificación de personas por ENAC o cualquier otro Organismo Nacional de Acreditación designado de acuerdo a lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 765/2008 de acuerdo a la norma UNE-EN ISO 17024. El esquema de certificación incluirá en su alcance los trabajos relativos al desguace de vehículos híbridos y eléctricos y evaluará la competencia para el desempeño de las siguientes tareas:

1. Utilización de los Equipos de Protección Individual necesarios para el manejo seguro de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión.
2. Manejo de aparatos de medida y herramientas.
3. Puesta en seguridad de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión.
4. Extracción segura de la batería de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión tras su puesta en seguridad.
5. Almacenamiento y embalaje de baterías de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión tras su puesta en seguridad y su extracción del vehículo.
6. Preparación para el transporte de las baterías de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión tras su puesta en seguridad y su extracción del vehículo.

Para ello, será necesario evidenciar la posesión de los siguientes conocimientos y destrezas y su aplicación en la práctica:

a. Interpretación de planos y esquemas.
b. Seguridad para trabajos en vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión.
c. Distancias de aislamiento y pasillos de seguridad.
d. Relación de legislación vigente (europea, estatal y autonómica) sobre este tipo de componentes.
e. Exigencias para los equipos de protección y materiales utilizados en el tratamiento de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión.
f. Peligros en la manipulación (incluido el transporte) de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión.
g. Principales componentes de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión.
h. La puesta en seguridad de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión
i. El Sistema de Información Internacional para el Desguace de Vehículos (IDIS). Descarga de los documentos necesarios para la puesta en seguridad y la extracción segura de la batería de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión específico.
j. Manejo, almacenamiento y embalaje de baterías de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión tras su puesta en seguridad y su extracción del vehículo.
k. Medidas que debe adoptar en relación con la prevención de riesgos laborales para realizar las labores de forma segura tanto para su persona como para el resto de las personas, bienes y el medio ambiente.

ANEXO VII

Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización

1. Los agentes económicos cumplirán, en el ámbito de su actividad, los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización siguientes:

a) el porcentaje total de preparación para la reutilización y valorización será al menos del 95 por 100 del peso medio por automóvil y año, y
b) el porcentaje total de preparación para la reutilización y reciclado será al menos del 85 por 100 del peso medio por automóvil y año.

2. Los CAT, además, cumplirán los siguientes objetivos, sin perjuicio del cumplimiento de los exigidos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto:

a) Recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los automóviles que supongan, al menos, un 10 % del peso total de los automóviles que traten anualmente.
b) A partir del 1 de enero de 2026 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los automóviles que supongan, al menos, un 15 % del peso total de los automóviles que traten anualmente.

ANEXO VIII

Codificación LER-VEH

Se incluyen a continuación códigos LER-VEH desagregados para ser utilizados en futura normativa, siendo de aplicación en el presente Real Decreto únicamente los dos primeros.

16 01 04* 10 Automóviles al final de su vida útil.
16 01 04* 20 Vehículos al final de su vida útil no incluidos en el LER 16 01 04* 10.
16 01 04* 30 Medio de transporte circula sobre raíles al final de su vida útil.
16 01 04* 40 Embarcaciones al final de su vida útil.
16 01 04* 50 Aeronaves al final de su vida útil.

16 01 04* 90 Otros medios de transporte autopropulsados (que se muevan por sus propios medios).

§ 26

Orden de 9 de diciembre de 1999 sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 296, de 11 de diciembre de 1999
Última modificación: 23 de enero de 2010
Referencia: BOE-A-1999-23609

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de enero de 1999, desarrolla lo dispuesto en los títulos I y IV del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y deroga, entre otras disposiciones, los artículos del Código de la Circulación reguladores de la materia relativa a vehículos.

En su artículo 27.3 se establece la posibilidad de conceder una nueva matrícula distinta de la que figure inicial o posteriormente asignada cuando así lo solicite el titular del vehículo por razones de seguridad personal debidamente acreditadas, y en su artículo 15.5 se prevé que la Jefatura Central de Tráfico pueda autorizar temporalmente, para la circulación dentro del territorio nacional y previo informe del órgano competente en materia de homologación de vehículos, la instalación de dispositivos o materiales retrorreflectantes en los vehículos ya matriculados con la finalidad de experimentar mejoras en la seguridad vial.

La disposición final primera del citado Reglamento de Vehículos faculta a los Ministros del Interior y de Industria y Energía para dictar o promover, por sí o conjuntamente con los titulares de los restantes Departamentos ministeriales afectados por razón de la materia, las disposiciones oportunas para su aplicación e interpretación, siendo imprescindible especificar el procedimiento que debe seguirse tanto para obtener un cambio de matrícula por motivos de seguridad personal como para conseguir una autorización temporal de circulación para vehículos que lleven dispositivos retrorreflectantes con la finalidad de estudiar su incidencia en la mejora de la seguridad vial.

Por otra parte, el artículo 7 del Real Decreto 146/1999, de 29 de enero, por el que se modifica la estructura orgánica básica y funciones, y se transforma el organismo autónomo Parque Móvil Ministerial en Parque Móvil del Estado, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 30 de enero de 1999, fija como contraseña para las matrículas de los vehículos del mismo la de PME, en lugar de la contraseña PMM, establecida en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos. Al ser el Real Decreto 146/1999 norma posterior de igual rango, que se opone a lo establecido en el Reglamento General de Vehículos, procede su adecuación al mismo.

Asimismo, como consecuencia de la reestructuración de los Departamentos ministeriales efectuada por Real Decreto 758/1996, de 5 de mayo, se crearon, entre otros, el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente. Estos dos Departamentos asumieron, por razón de la materia, diferentes competencias atribuidas hasta ese momento al Ministerio de Obras

Públicas, Transportes y Medio Ambiente, cuyo parque móvil utilizaba las placas de matrícula con la contraseña MOP establecida en el artículo 234 del Código de la Circulación, que ha sido derogado expresamente por la disposición derogatoria primera del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

El citado Reglamento General de Vehículos adaptó la contraseña del parque del Ministerio de Fomento MF, sin tener en cuenta que parte del parque del extinto Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se asignó al Ministerio de Medio Ambiente, y que dicho parque carece en la actualidad de contraseña propia, razón por la que se propone la contraseña MMA.

Mediante la inclusión de una disposición adicional única en el proyecto de Orden sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes, se pretende la modificación del anexo XVIII.II.B) del Reglamento General de Vehículos, para cambiar la contraseña PMM por PME, de acuerdo con la nueva denominación de Parque Móvil del Estado, y para introducir una nueva contraseña: MMA, referida a los vehículos del parque del Ministerio de Medio Ambiente, procedentes del extinto Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, actualizando de esta manera las contraseñas de los vehículos pertenecientes al Estado que figuran en el citado anexo XVIII.

En base a la habilitación establecida en la disposición final tercera del Real Decreto 2822/1998, la modificación del referido anexo XVIII se deberá efectuar por Orden conjunta de los Ministros del Interior y de Industria y Energía.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Industria y Energía y previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas, dispongo:

CAPÍTULO I

Cambio de matrícula por motivos de seguridad

Sección 1.ª Autorización de cambio de matrícula

Artículo 1. *Objeto.*

Podrá concederse una nueva matrícula distinta de la que figure inicial o posteriormente asignada cuando así lo solicite el propietario del vehículo por razones de seguridad personal debidamente acreditada.

Artículo 2. *Solicitud.*

La solicitud motivada de autorización de cambio de matrícula por razones de seguridad se podrá presentar en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, dirigida a la Secretaría de Estado de Seguridad. Cuando la solicitud no se presente en la sede de dicha Secretaría de Estado, el órgano o unidad receptora la remitirá a aquélla en el plazo máximo de cinco días naturales.

Artículo 3. *Plazo para resolver.*

En el plazo máximo de un mes a contar desde el día siguiente al de la entrada de la solicitud en cualquiera de los registros del Ministerio del Interior, el titular de la Secretaría de Estado de Seguridad, previa petición de los informes que estime oportunos, dictará y notificará la resolución.

A los efectos de cómputo del plazo a que se refiere este artículo y el artículo 6, la fecha de entrada en cualquiera de los registros del Ministerio del Interior se comunicará al interesado, dentro de los tres días siguientes.

Artículo 4. *Informe de la Comunidad Autónoma.*

En los supuestos en los que la solicitud proceda de un propietario cuyo vehículo esté matriculado en el territorio de una Comunidad Autónoma con competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público, la Secretaría de

Estado de Seguridad solicitará informe al órgano competente de la misma, que lo emitirá en el plazo máximo de diez días naturales.

Artículo 5. *Solicitante miembro de un Cuerpo de Seguridad.*

Cuando el peticionario sea miembro de un Cuerpo de Seguridad, la solicitud se remitirá por su responsable máximo, junto con el informe aludido, a la Secretaría de Estado de Seguridad.

Artículo 6. *Silencio positivo.*

La solicitud se considerará estimada por el transcurso del plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la entrada de la solicitud en cualquiera de los registros del Ministerio del Interior, sin que se hubiere dictado resolución expresa.

Artículo 7. *Comunicación a la Dirección General de Tráfico.*

Las resoluciones otorgando la autorización del cambio de matrícula por razones de seguridad, además de ser notificadas al solicitante, serán comunicadas a la Dirección General de Tráfico, a los efectos oportunos.

Sección 2.ª Expedición de una nueva tarjeta ITV

Artículo 8. *Expedición de nueva tarjeta ITV.*

Una vez concedida la autorización de cambio de matrícula por razones de seguridad, el interesado deberá solicitar la expedición de una nueva tarjeta de inspección técnica en una estación ITV autorizada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

El vehículo será sometido a inspección técnica previa comprobación, si se estima necesario, de sus antecedentes, interesándolos, en su caso, del órgano competente de la Comunidad Autónoma donde está matriculado.

Cuando la inspección técnica y, en su caso, la comprobación de antecedentes sean favorables, la estación ITV emitirá una nueva tarjeta ITV tipo A, haciendo constar en el apartado «observaciones»: «Fecha», «cambio de matrícula según artículo 27.3, Real Decreto 2822/1998», «matrícula anterior», «fecha de primera matriculación», «plazo de validez de la inspección efectuada» y «firma y sello de la estación».

La validez se determinará conforme a la antigüedad del vehículo.

El apartado «matrícula» de la tarjeta se dejará en blanco.

La estación ITV entregará la tarjeta y sus copias al interesado, quedándose con la copia amarilla para su control.

Presentada la solicitud de expedición de una nueva tarjeta de inspección técnica, se deberá acreditar ante la estación ITV el abono de las tasas correspondientes a dicha expedición.

Sección 3.ª Expedición del nuevo permiso de circulación

Artículo 9. *Documentación.*

La solicitud de formalización de la nueva matrícula por razones de seguridad se dirigirá por el interesado a la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal, utilizando a tal efecto el impreso oficial correspondiente.

Junto a la solicitud se acompañarán los documentos siguientes:

a) Documento nacional de identidad en vigor o, en su defecto, resguardo de haberlo solicitado, así como Libro de Familia u otro documento que acredite los datos que figuran en el documento nacional de identidad que no presenta.

Si el solicitante es extranjero, deberá presentar tarjeta de residencia.

En el supuesto de extranjeros que no tengan tarjeta de residencia, presentarán el número de identificación de extranjero o, en caso de que no se expida éste, certificación de la policía acreditativa de dicho extremo, así como documento de identidad del país de origen, si se trata de ciudadanos de Estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico

Europeo (EEE), o pasaporte o certificado de nacionalidad si se trata de ciudadanos de terceros países, y además justificarán su domicilio en España mediante cualquier documento que así lo acredite, tales como la propiedad o alquiler de una vivienda, o estar censado en algún municipio.

Cuando el solicitante sea persona jurídica, presentará número de identificación fiscal, así como el documento nacional de identidad, pasaporte o tarjeta de residencia de la persona que la representa y documento que acredite tener poder para actuar en su nombre.

Los originales de los documentos mencionados podrán sustituirse por fotocopias de los mismos, que los interesados o sus representantes deberán aportar en el momento de presentación de su solicitud, siempre que sean debidamente cotejados por los registros de los órganos en los que se haya presentado la correspondiente solicitud, conforme a lo establecido en el artículo 38.4, a) y b), de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común; sin perjuicio de la posibilidad del ejercicio de esta función por parte de un Gestor Administrativo Colegiado en los términos que se determinen en los acuerdos que puedan establecerse con los Colegios de Gestores Administrativos.

Las solicitudes presentadas por organismos o entidades dependientes de las Administraciones Públicas, General, Autonómica, Provincial o Municipal, serán suscritas por el Jefe del organismo o entidad al que pertenezca el vehículo o persona en quien delegue, acompañadas de la preceptiva documentación.

b) Permiso de circulación del vehículo.

c) La tarjeta de inspección técnica correspondiente a la matrícula anterior.

d) La nueva tarjeta de inspección técnica, con sus copias correspondientes.

e) Original y fotocopia del documento acreditativo de haberse abonado el último recibo puesto al cobro del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica o de su exención, así como el alta y baja correspondientes a dicho impuesto.

Artículo 10. *Tasas.*

La formalización del cambio de matrícula por razones de seguridad personal ante la Jefatura de Tráfico está exenta del pago de las tasas establecidas en la Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 11. *Expedición de nuevo permiso de circulación.*

La Jefatura de Tráfico, a la vista de la solicitud y de la documentación presentadas, concederá, si procede, una nueva matrícula al vehículo, expedirá un nuevo permiso de circulación y anotará en el Registro de Vehículos la anulación y la baja definitiva de la matrícula anterior. En el permiso de circulación que se expida se harán constar necesariamente, en su apartado B, las mismas fechas que figurasen en el permiso de circulación correspondiente a la matrícula anterior.

La Jefatura de Tráfico comunicará a la Secretaría de Estado de Seguridad la nueva matrícula concedida.

En el supuesto de que no se presente, total o parcialmente, la documentación indicada en el artículo 9, la Jefatura de Tráfico devolverá la nueva tarjeta de inspección técnica al órgano competente de la Comunidad Autónoma que la hubiese expedido y entregará la anterior al interesado, lo que se comunicará a la Secretaría de Estado de Seguridad, a los efectos oportunos.

La solicitud se considerará estimada por el transcurso del plazo de tres meses a contar desde el día siguiente al de la entrada de la solicitud en el registro de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal el interesado, sin que se hubiere dictado resolución expresa.

Artículo 12. *Anotación de la nueva matrícula en la tarjeta ITV.*

La Jefatura de Tráfico anotará la matrícula asignada en el original y copias de la nueva tarjeta de inspección técnica, devolviendo el original al interesado, junto con el permiso de circulación.

La copia azul quedará en el expediente de la Jefatura de Tráfico, la cual remitirá a continuación la copia rosa al organismo de industria que hubiera expedido la nueva tarjeta de inspección técnica. Si se trata de un vehículo especial agrícola, se enviará la copia blanca a los Servicios Provinciales de Agricultura de la Comunidad Autónoma.

Artículo 13. *Devolución de la anterior tarjeta ITV.*

La tarjeta de inspección técnica correspondiente a la matrícula anterior se remitirá al órgano competente de la Comunidad Autónoma donde el vehículo estuvo matriculado.

CAPÍTULO II

Autorizaciones temporales de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes

Artículos 14 a 23.

(Derogados)

Disposición adicional única. *Modificación del anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

Se modifica el apartado II, letra B), del anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que queda redactado en los siguientes términos:

«B) Contraseñas de los vehículos pertenecientes al Estado:

ET, FN y EA: Para los vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa, correspondientes, respectivamente, al Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire.
MF: Para los del Parque del Ministerio de Fomento.
MMA: Para los del Parque del Ministerio de Medio Ambiente.
PME: Para los del Parque Móvil del Estado.
PGC: Para los de la Dirección General de la Guardia Civil.
DGP: Para los adscritos a la Dirección General de la Policía.
En el caso de vehículos especiales, figurarán las contraseñas anteriores y, separadas por un guión, las letras VE.»

Disposición final única.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Autorización temporal de circulación para pruebas con dispositivos o materiales retrorreflectantes

(Derogado)

ANEXO II

(Derogado)

§ 27

Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
«BOE» núm. 153, de 24 de junio de 2010
Última modificación: 20 de noviembre de 2018
Referencia: BOE-A-2010-9994

El artículo 1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, establece que la circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa. También en dicho precepto se faculta al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para establecer excepciones al cumplimiento de alguna de las condiciones técnicas previstas en dicho Reglamento a determinados vehículos, equipos, repuestos y accesorios.

La autorización administrativa a que se alude en el Reglamento General de Vehículos se sustancia en la homologación de tipo de los vehículos, sus partes y piezas que es otorgada por la autoridad de homologación, que en España es el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y en relación a la cual hay que partir de la distinción de dos clases de procedimientos principales: la homologación de tipo CE y la homologación de tipo nacional.

La homologación de tipo CE de vehículos, sus partes y piezas, viene regulada por la Directiva 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo; la Directiva 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE; y la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea una marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

En las citadas directivas marco se establece el procedimiento administrativo relativo a la homologación de tipo de vehículos, partes y piezas incluidas en el ámbito de aplicación de las directivas. Es importante reseñar que, al tratarse de homologaciones CE, gozan del reconocimiento recíproco entre los Estados miembros del Espacio Económico Europeo (EEE).

Estas directivas han sido incorporadas al ordenamiento jurídico español mediante la sucesivas órdenes ministeriales de actualización de los anexos del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques,

motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas así como de partes y piezas de dichos vehículos.

Por otra parte, la homologación de tipo nacional está regulada en el Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, por el que se dictan normas para la homologación de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos. Dicho real decreto se aplicaba hasta el momento a los vehículos no incluidos en el ámbito de aplicación de las directivas comunitarias anteriormente citadas y a los vehículos para los que tales directivas no hubieran entrado en vigor.

El ámbito de la homologación de tipo CE experimentó una importante ampliación a partir de la aprobación de la ya mencionada Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007. Esta directiva sustituyó a la Directiva 70/156/CEE, del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los vehículos de motor y de sus remolques, modificada después en varias ocasiones, que obligaba tan sólo la homologación de tipo CE de una categoría de vehículos (M1). La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007 va más allá, y regula la homologación de tipo CE para las categorías de vehículos M, N y O.

La incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2007/46/CE, efectuada por la Orden ITC/1620/2008, de 5 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, ha puesto de manifiesto la necesidad de derogar el antes citado Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, por el que se dictan normas sobre homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

Este real decreto cumple precisamente esta finalidad, puesto que constituye su objeto la derogación del mencionado Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre y el establecimiento de una nueva regulación armonizada con las previsiones de las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002; 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007 y del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

No obstante, materialmente, lo importante es que en el mismo se regulan los requisitos documentales y administrativos que deben cumplirse para diversas clases de procedimientos de homologación. En primer lugar, para la homologación de tipo CE que se aplica a los vehículos incluidos dentro del ámbito de aplicación de las directivas comunitarias.

En segundo, para la homologación de tipo nacional, que se aplica a los vehículos no incluidos dentro del ámbito de aplicación de las directivas comunitarias.; si bien, además, para los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de dichas directivas, se podrán continuar concediendo homologaciones de tipo nacionales conforme a lo dispuesto en el presente real decreto hasta las fechas límite establecidas en las directivas, a partir de las cuales será obligatoria la homologación CE.

En tercero, para la homologación individual, que es aquella que se refiere, no a un tipo de vehículo, sino a un vehículo en particular, Este real decreto, además de prever la documentación que deberá presentarse para solicitar una homologación individual, establece, de acuerdo con la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, que la autoridad de homologación podrá eximir a un vehículo concreto del cumplimiento de actos reglamentarios siempre que cumpla los requisitos alternativos establecidos en el propio real decreto.

En cuarto, para la homologación de series cortas nacionales, procedimiento que se emplea en el caso de vehículos producidos dentro de determinados límites cuantitativos. Al igual que en el caso anterior y de acuerdo con la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, se prevé que la autoridad de homologación pueda eximir a un vehículo concreto del cumplimiento de actos reglamentarios siempre que cumpla los requisitos alternativos establecidos en el propio real decreto.

Finalmente, junto a los requisitos administrativos y documentales que deben cumplirse para cada clase de homologación, el real decreto recoge los aspectos técnicos aplicables a cada categoría de vehículos para la homologación de tipo nacional, para la homologación individual y para la homologación de series cortas nacionales.

Este real decreto encuentra su fundamento legal en los artículos 61.1 y 2 y en la disposición final única del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar dicha ley.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el proyecto ha sido objeto del preceptivo trámite de audiencia a las comunidades autónomas, órganos administrativos, organismos, asociaciones y sectores industriales interesados, de los que se han recibido numerosas observaciones que, en su mayoría, han sido aceptadas.

Asimismo, esta disposición ha sido sometida al procedimiento de información de normas reglamentarias técnicas y de reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, previsto en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, modificada por la Directiva 98/48/CE, de 20 de junio, así como el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, que incorpora estas directivas al ordenamiento jurídico español.

Esta disposición se dicta al amparo del artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, que incluye la competencia para la determinación de las condiciones o prescripciones técnicas de los vehículos para que sea admitida su circulación.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Turismo y Comercio, con la aprobación previa de la Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de junio de 2010,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Constituye el 7objeto de este real decreto la regulación de los procedimientos administrativos para que los vehículos incluidos en su ámbito de aplicación puedan recibir la homologación de tipo como condición previa a su matriculación o puesta en circulación en España, así como de los procedimientos administrativos para que las partes y piezas, en su caso, destinadas a dichos vehículos, matriculados o no, y que requieran una homologación, puedan ser comercializadas en el mercado español.

A los efectos de este real decreto, la homologación de tipo de vehículos, sus partes y piezas se entenderá como la autorización administrativa previa a la que se hace referencia en el artículo 1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1988, de 23 de diciembre.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entenderá por:

1. Homologación de tipo: el procedimiento mediante el cual un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (EEE) certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.

2. Homologación de tipo CE: procedimiento mediante el cual un Estado miembro del EEE certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo; 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE y la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5

de septiembre de 2007, por la que se crea una marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, y de los actos reglamentarios enumerados en sus anexos.

3. Homologación de tipo nacional: procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro del EEE; quedando la validez de dicha homologación limitada al territorio de ese Estado miembro.

4. Homologación individual: procedimiento por el cual se certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos del presente real decreto.

5. Homologación de tipo multifásica: procedimiento mediante el cual se certifica que, dependiendo del grado de acabado, un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de este real decreto.

6. Vehículo de base: todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.

7. Vehículo incompleto: todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.

8. Vehículo completado: el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos de este real decreto.

9. Vehículo completo: todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.

10. Actos reglamentarios: se entenderá una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo de 20 marzo de 1958, relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en estos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de estas prescripciones, o un reglamento (RTM) anexo al Acuerdo mundial de 1998, sobre el establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos o repuestos que puedan montarse o utilizarse en estos vehículos.

11. Requisitos alternativos: se entenderán las disposiciones administrativas o requisitos técnicos cuya finalidad sea garantizar un nivel de protección medioambiental y de seguridad vial equivalente en la máxima medida de lo posible al nivel previsto en las disposiciones del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

12. Fabricante: la persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participen directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.

13. Representante del fabricante: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como a su representante.

14. Autoridad de homologación: la autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros del EEE, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, en el ámbito de las competencias de la Administración del Estado, corresponden al actual Ministerio de Industria, Turismo y Comercio las actuaciones como autoridad de homologación.

15. Servicio técnico: la organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en

nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo esas funciones.

16. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV): las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma del territorio donde estén radicadas.

17. Vehículos del mismo tipo: aquellos que no presenten entre sí ninguna de las diferencias señaladas en los apéndices 1 de los anexos correspondientes de este real decreto o en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo, o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, cuando éstas le sean de aplicación.

18. Sistema: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos de cualquier acto reglamentario.

19. Componente: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo, que podrá homologarse independientemente de dicho vehículo cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

20. Unidad técnica independiente: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá homologarse independientemente, pero solo en relación con uno o varios tipos específicos de vehículos cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

21. En el caso de que se necesite recurrir a una definición no incluida anteriormente, se adoptarán, en su caso, las definiciones contenidas en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo, y 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Con carácter general lo dispuesto en este real decreto será de aplicación:

a) A todos los vehículos, sistemas, partes y piezas que se encuentren incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002; Directiva 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003; y Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 septiembre de 2007; así como a los no incluidos en dichas directivas pero que se incluyen en los anexos del presente real decreto.

b) A todos los vehículos de motor y sus remolques a los que no sea de aplicación obligatoria la homologación de tipo.

Asimismo lo establecido para la homologación de tipo u homologación individual será de aplicación a los vehículos completos, incompletos y completados, sin perjuicio del cumplimiento de los actos reglamentarios que les sean de aplicación y que se describen en este real decreto y en el anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

No obstante, en el caso de homologación de tipo de los vehículos especiales que se definen en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo; 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo, o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, se aplicarán las exenciones previstas en dichas directivas marco en los anexos correspondientes a cada categoría de vehículo.

Por otra parte, lo dispuesto para la homologación individual también se podrá aplicar a la última fase de un proceso de homologación multifásico.

CAPÍTULO II

Homologación de vehículos, sus sistemas, partes y piezas

Artículo 4. *Procedimiento de obtención de la homologación de tipo de vehículos, sus sistemas, partes y piezas.*

1. Requisitos previos.

A efectos de la obtención de la homologación de tipo de vehículos, sus sistemas, partes y piezas deberán cumplirse los siguientes requisitos previos:

a) El fabricante que desee homologar de tipo uno de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a los que se refiere esta disposición, deberá solicitarlo a la autoridad de homologación así como inscribirse en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas de la autoridad de homologación.

1.º Los fabricantes radicados en el EEE, podrán designar un representante, radicado en el EEE, por cada número de homologación de tipo solicitado.
2.º Los fabricantes no radicados en el EEE, deberán designar un representante, radicado en el EEE, por cada número de homologación de tipo solicitado.

b) Para poder firmar tarjetas de ITV de los tipos B, C y D y fichas reducidas, el fabricante deberá solicitar su inscripción en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas de la autoridad de homologación.

1.º Los fabricantes radicados en el EEE, deberán designar personas físicas o jurídicas, radicadas en el EEE, que firmen estos documentos.
2.º Los fabricantes no radicados en el EEE, deberán designar un representante radicado en el EEE, para cada número de homologación, quien deberá designar personas físicas o jurídicas que firmen estos documentos.

c) La solicitud de alta en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas, será dirigida a la autoridad de homologación. Los modelos de solicitud podrán ser descargados de la sede electrónica del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, asimismo en dicha sede electrónica se indicarán los documentos que es necesario aportar para la inscripción, ya sea como fabricante o como representante.

2. Homologación de tipo nacional.

A efectos de la homologación de tipo nacional serán exigibles los siguientes requisitos:

Una vez realizados los trámites administrativos descritos en el apartado 1, el fabricante que desee homologar de tipo un vehículo incluido en el ámbito de aplicación de este real decreto, deberá presentar ante la autoridad de homologación la documentación siguiente:

a) Ficha de características, sellada por el servicio técnico de acuerdo con el modelo que figura en el apéndice 2 parte II del anexo correspondiente a la categoría del vehículo.
b) Ficha de características reducida, en lo sucesivo ficha reducida, sellada por el servicio técnico, de acuerdo con el modelo que figura en el apéndice 2 parte III del anexo correspondiente a la categoría del vehículo.
c) Acta de ensayo de homologación de tipo expedida por el servicio técnico, según lo dispuesto en el artículo 7 de este real decreto.
d) En el caso de vehículos no fabricados en España, relación de todos los locales en los que pueda efectuarse la selección de muestras de vehículos para la conformidad de la producción prevista en el artículo 9.
e) Si se cumplen los requisitos del apartado 1 y de los párrafos a), b), c), d) anteriores y de los actos reglamentarios incluidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, la autoridad de homologación concederá la homologación de tipo en España, asignando un número de homologación conforme a los anexos de este real decreto.

3. Homologación de series cortas nacionales.

A la homologación de series cortas nacionales le será de aplicación lo siguiente:

a) La autoridad de homologación podrá eximir de la aplicación de una o varias disposiciones o de uno o varios actos reglamentarios incluidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, siempre que dichos vehículos cumplan con los requisitos alternativos determinados por este real decreto, pudiendo otorgar una homologación de tipo nacional en series cortas. Los límites cuantitativos para series cortas serán los establecidos en las directivas marco correspondientes o, en su defecto, los que se establecen en los apéndices aplicables de este real decreto.

La autoridad de homologación podrá homologar en series cortas nacionales a los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de este presente real decreto siguiendo el procedimiento establecido en el mismo.

b) El fabricante, deberá presentar ante la autoridad de homologación la documentación especificada en los apartados 1 y 2 de este artículo.

c) Si se cumplen los requisitos descritos en los párrafos a) y b), la autoridad de homologación concederá la homologación de series cortas nacionales, asignando un número de homologación de acuerdo con el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre, para los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la directiva o en el apéndice 1 de los anexos correspondientes de este real decreto para el resto de los casos.

4. Homologación individual.

A la homologación individual le será de aplicación lo siguiente:

El procedimiento de homologación individual de vehículos, previsto en el artículo 1 de la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre, deberá cumplir los requisitos establecidos en este real decreto y con las fechas de obligatoriedad que para cada acto reglamentario se establecen en el Real Decreto 2028/1986,de 6 de junio. El procedimiento de homologación individual será aplicable a los vehículos a los que se hace referencia en este real decreto y en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre. La autoridad de homologación podrá eximir a un vehículo concreto, ya sea singular o no, del cumplimiento de actos reglamentarios siempre que el mismo cumpla los requisitos alternativos determinados por este real decreto.

El interesado deberá presentar ante la autoridad de homologación la documentación siguiente:

a) Solicitud de homologación individual del vehículo.

b) Inscripción en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas descrita en el apartado 1 de este artículo. En el caso de que la solicitud de homologación individual se formule por el titular del vehículo o persona física o jurídica que le represente, podrá omitirse el cumplimiento de esa exigencia.

c) Ficha reducida, sellada por el servicio técnico, de acuerdo con el modelo que figura en el apéndice 2 parte III del anexo correspondiente a la categoría del vehículo.

d) Acta de ensayo de homologación individual expedida por el servicio técnico, donde se incluirán los requisitos establecidos en los apéndices de los anexos correspondientes de este real decreto.

e) Si se cumplen los requisitos señalados en los apartados anteriores, la autoridad de homologación concederá la homologación individual para la unidad en cuestión asignando un número de homologación de acuerdo con el anexo correspondiente.

5. Homologación CE de tipo de vehículos y de los actos reglamentarios incluidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

En el caso de la homologación CE de tipo de vehículos y de los actos reglamentarios incluidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, se habrán de cumplir los siguientes requisitos:

a) Las solicitudes serán dirigidas a la autoridad de homologación y deberán ir acompañadas de los siguientes documentos:

1.º Documento acreditativo de la identidad del solicitante.

2.º Acta de los ensayos realizados conforme a las prescripciones reglamentarias, que deberá haber sido expedida por un servicio técnico designado por la autoridad de homologación.

3.º Certificado del cumplimiento de los requisitos de la evaluación inicial establecido en el apartado 1 del artículo 9 de este real decreto.

b) La autoridad de homologación concederá o no la homologación, según proceda, comunicando la resolución al interesado.

c) La conformidad de la producción con el tipo homologado que se detalla en cada acto reglamentario, se efectuará, por el procedimiento indicado en el artículo 9 de este real decreto o en los artículos correspondientes de los actos reglamentarios y de las directivas marco que le sean de aplicación.

d) Los gastos derivados de la evaluación inicial y de la conformidad de la producción, serán por cuenta del titular de la homologación.

Artículo 5. *Aplicaciones particulares.*

En el caso de los vehículos a los que no sea de aplicación obligatoria la homologación de tipo CE ni estén incluidos en los anexos de este real decreto o que por su configuración sólo puedan recibir una homologación conforme al presente real decreto en virtud de determinadas exenciones, pudiendo la autoridad de homologación eximir de algunos actos reglamentarios, como condición previa a su matriculación o puesta en circulación, se deberá cumplir lo siguiente:

1. Con carácter general:

a) El solicitante deberá obtener una autorización expresa de la autoridad de homologación, en la que conste la relación de vehículos con sus números de identificación acompañada de petición justificada que incluirá una memoria explicativa de los actos reglamentarios aplicables cuyo cumplimiento, en su caso, no es posible satisfacer, las razones para dicho incumplimiento, y las medidas sustitutivas adoptadas, aportando los certificados de aquellos actos reglamentarios que cumplan. La autoridad de homologación podrá determinar los actos reglamentarios que deben cumplir aun cuando dichos vehículos no se encuentren incluidos en el ámbito de aplicación de dichos actos reglamentarios.

b) Estos vehículos serán sometidos a la inspección técnica unitaria previa a la matriculación en la que verificará la identidad de los vehículos con la documentación aportada así como su estado en lo que concierne a la seguridad vial y protección del medio ambiente.

c) El solicitante presentará la solicitud de inspección técnica unitaria al organismo competente en inspección técnica de vehículos, acompañada de:

1.º Ficha reducida particularizada para el vehículo a inspeccionar según modelos que figuran en los anexos de este real decreto con la relación de los números de identificación del o los vehículos afectados. Podrá ser emitida por el fabricante, por la autoridad de homologación de vehículos o por un servicio técnico competente en materia de homologaciones en un país del EEE. También podrá ser extendida por técnico competente; en este caso, la ficha reducida se realizará basándose en la revisión física del vehículo. Si se tratara de un vehículo homologado separadamente como incompleto y con una carrocería homologada independientemente, se presentarán las fichas reducidas de las dos homologaciones. En cualquiera de los casos deberá ir sellada por el servicio técnico que realice el informe favorable.

2.º Informe favorable del servicio técnico, o copia autentificada del mismo.

3.º Ficha de características técnicas indicada en el anexo correspondiente a cada categoría de vehículo adecuada, en su caso, a la singularidad del vehículo.

4.º Resolución de la autorización emitida por la autoridad de homologación o copia autentificada de la misma.

d) En caso de inspección favorable, el organismo que realice la inspección técnica unitaria emitirá la correspondiente tarjeta de ITV.

2. Para los prototipos o preseries que pertenezcan a los proyectos en fase de desarrollo por parte de los fabricantes:

a) El solicitante será el fabricante del vehículo.

b) El fabricante del o de los vehículos presentará la solicitud de inspección técnica unitaria al organismo competente en inspección técnica de vehículos, acompañada de:

1.º Ficha reducida, firmada por persona legalmente autorizada por el fabricante, con indicación de los números de identificación de los vehículos afectados.

2.º Copia de la resolución de la autorización emitida por la autoridad de homologación.

c) En caso de inspección favorable, el organismo que realice la inspección técnica unitaria emitirá la correspondiente tarjeta de ITV.

d) Estos vehículos sólo podrán ser matriculados, de forma ordinaria o temporal, a nombre del fabricante que ha desarrollado el prototipo, anotándose esta condición en la tarjeta de ITV.

3. En particular, para los vehículos procedentes de Estados miembros del EEE se diferenciará entre:

a) Vehículos no matriculados:

1.º Los vehículos deberán disponer bien de una homologación de tipo CE, o una homologación de tipo española, o una serie corta española, o una homologación individual española o, en el caso de estar homologado por una serie corta u homologación individual concedida por otro Estado miembro del EEE, éstas deben haber sido aceptadas previamente por la autoridad de homologación española. En todos los casos se deberá cumplir con los requisitos incluidos en este real decreto y derivados de los actos reglamentarios indicados en la columna de nuevas matrículas del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

2.º El interesado deberá solicitar una inspección técnica unitaria del vehículo, presentando la ficha reducida particularizada para el vehículo a inspeccionar.

i) En el caso de que el vehículo disponga de un certificado de conformidad CE (CoC), este documento se aceptará como sustitutivo de la ficha reducida.

ii) En el caso de que disponga de una homologación de tipo española o de una serie corta española, certificado emitido por el fabricante o por el servicio técnico designado por la autoridad de homologación que acredite la correspondencia del vehículo con un número de homologación española.

iii) En el caso de homologación individual española, resolución de la autoridad de homologación española. En el caso de homologación individual o serie corta concedida por un Estado miembro del EEE, autorización de equivalencia otorgada por la autoridad de homologación española.

b) Vehículos ya matriculados:

1.º Se entiende por vehículo matriculado aquel que dispone de una de matrícula definitiva otorgada por las autoridades competentes de un Estado miembro del EEE.

2.º El vehículo completo o completado deberá disponer bien de una homologación CE, o una homologación de tipo española, o una serie corta española, o una homologación individual española o, en el caso de estar homologado por una serie corta u homologación individual concedida por otro Estado miembro del EEE, éstas deben haber sido aceptadas previamente por la autoridad de homologación española. En este caso deberán cumplir con los requisitos alternativos incluidos en este real decreto derivado de los actos reglamentarios indicados en la columna de nuevas matrículas del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, en la fecha de la primera matriculación en un Estado miembro del EEE.

En los demás casos, deberán cumplir con los requisitos incluidos en este real decreto derivado de los actos reglamentarios indicados en la columna de nuevas matrículas del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

3.º El interesado deberá solicitar una inspección técnica unitaria del vehículo presentando:

i) Ficha reducida particularizada para el vehículo a inspeccionar. En el caso que el vehículo disponga de una homologación de tipo CE y del certificado de conformidad CE (CoC), este documento se aceptará como sustitutivo de la ficha reducida.

ii) En el caso de que disponga de una homologación de tipo española o serie corta española, certificado emitido por el fabricante o servicio técnico designado por la autoridad de homologación española, que acredite la correspondencia del vehículo con un número de homologación española.

iii) En el caso de una serie corta concedida por un Estado miembro del EEE, autorización de equivalencia otorgada por la autoridad de homologación española.

iv) En el caso de homologación individual española, resolución de la autoridad de homologación española. En el caso de una homologación individual concedida por un Estado miembro del EEE, autorización de equivalencia otorgada por la autoridad de homologación española.

v) Original del permiso de circulación o documento equivalente del país de procedencia.

vi) Original de la tarjeta de inspección técnica del vehículo o documento equivalente del país de procedencia.

4.º Si el órgano administrativo competente del país de procedencia del vehículo retirara tanto el original del permiso de circulación como la tarjeta de inspección técnica al tramitar la baja del vehículo, ambos documentos podrán ser sustituidos por fotocopias debidamente cotejadas por dicho órgano administrativo o, en su caso, por el Ministerio de Asuntos Exteriores u organismo equivalente del país de procedencia o de su representación diplomática en España.

En todos los casos se hará constar la fecha de la primera matriculación del vehículo en la tarjeta ITV que se expida, a efectos de su inclusión en el permiso de circulación y para computar su antigüedad a los efectos de asignarles las frecuencias de inspección técnica periódica de los vehículos en España.

5.º Los vehículos de motor y sus remolques destinados al uso particular de su titular y que hayan estado matriculados en un Estado miembro del EEE, a nombre de personas físicas que trasladen su residencia a España, podrán solicitar la matriculación en España a nombre de esa misma persona física. El interesado deberá solicitar una inspección técnica unitaria del vehículo presentando:

i) Ficha reducida.

ii) En el caso de que el vehículo disponga de una homologación de tipo CEE y del certificado de conformidad CE (CoC), este documento se aceptará como sustitutivo de la ficha reducida.

iii) Documentación original del vehículo, en el que conste como titular el mismo que solicita la inspección técnica unitaria del vehículo.

Estos vehículos, excepcionalmente, podrán carecer de un número de homologación.

4. Para el caso de vehículos procedentes de terceros países se diferenciará entre:

a) Vehículos no matriculados:

1.º Los vehículos deberán disponer bien de una homologación de tipo CE, o una homologación de tipo española, o una serie corta española, o una homologación individual española o, en el caso de estar homologado por una serie corta u homologación individual concedida por otro Estado miembro del EEE, éstas deben haber sido aceptadas previamente por la autoridad de homologación española. En todos los casos se deberá cumplir con los requisitos incluidos en el presente real decreto y derivados de los actos reglamentarios indicados en la columna de nuevas matrículas del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

2.º El interesado deberá solicitar una inspección técnica unitaria del vehículo, presentando la ficha reducida particularizada para el vehículo a inspeccionar.

En el caso que el vehículo disponga de una homologación de tipo CE y del certificado de conformidad CE (CoC), este documento se aceptará como sustitutivo de la ficha reducida.

En el caso de que disponga de una homologación de tipo española, certificado emitido por el fabricante o por el servicio técnico designado por la autoridad de homologación que acredite la correspondencia del vehículo con un número de homologación española.

En el caso de serie corta española, certificado de homologación de tipo. En el caso de serie corta concedida por un Estado miembro del EEE, autorización de equivalencia otorgada por la autoridad de homologación española.

En el caso de homologación individual española, resolución de la autoridad de homologación española. En el caso de homologación individual concedida por un Estado miembro del EEE, autorización de equivalencia otorgada por la autoridad de homologación española.

b) Vehículos ya matriculados:

1.º Se entiende por vehículo matriculado aquel que dispone de una de matrícula definitiva otorgada por las autoridades competentes del país en cuestión.

2.º El vehículo completo o completado deberá disponer bien de una homologación CE, o una homologación de tipo española, o una serie corta española, o una homologación individual española o, en el caso de estar homologado por una serie corta u homologación individual concedida por otro Estado miembro del EEE, éstas deben haber sido aceptadas previamente por la autoridad de homologación española. En este caso deberán cumplir con los requisitos alternativos incluidos en este real decreto derivado de los actos reglamentarios indicados en la columna de nuevas matrículas del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, en la fecha de la primera matriculación en un Estado miembro del EEE.

En los demás casos, deberán cumplir con los requisitos incluidos en este real decreto derivado de los actos reglamentarios indicados en la columna de nuevas matrículas del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

3.º El interesado deberá solicitar una inspección técnica unitaria del vehículo presentando:

i) Ficha reducida particularizada para el vehículo a inspeccionar. En el caso que el vehículo disponga de una homologación de tipo CE y del certificado de conformidad CE (CoC), este documento se aceptará como sustitutivo de la ficha reducida.

ii) En el caso de que disponga de una homologación de tipo española, certificado emitido por el fabricante o servicio técnico designado por la autoridad de homologación española, que acredite la correspondencia del vehículo con un número de homologación española.

iii) En el caso de serie corta española, certificado de homologación de tipo. En el caso de una serie corta concedida por un Estado miembro del EEE, autorización de equivalencia otorgada por la autoridad de homologación española.

iv) En el caso de homologación individual española, resolución de la autoridad de homologación española. En el caso de una homologación individual concedida por un Estado miembro del EEE, autorización de equivalencia otorgada por la autoridad de homologación española.

v) Original del permiso de circulación o documento equivalente del país de procedencia.

vi) Original de la tarjeta de inspección técnica del vehículo o documento equivalente del país de procedencia.

4.º Si el órgano administrativo competente del país de procedencia del vehículo retirara tanto el original del permiso de circulación como la tarjeta de inspección técnica al tramitar la baja del vehículo, ambos documentos podrán ser sustituidos por fotocopias debidamente cotejadas por dicho órgano administrativo o, en su caso, por el Ministerio de Asuntos Exteriores u organismo equivalente del país de procedencia o de su representación diplomática en España.

En todos los casos se hará constar la fecha de la primera matriculación del vehículo en la tarjeta ITV que se expida, a efectos de su inclusión en el permiso de circulación y para computar su antigüedad a los efectos de asignarles las frecuencias de inspección técnica periódica de los vehículos en España.

5.º Los vehículos de motor y sus remolques destinados al uso particular de su titular y que hayan estado matriculados en terceros países, a nombre de personas físicas que trasladen su residencia a España, podrán solicitar la matriculación en España a nombre de esa misma persona física. El interesado deberá solicitar una inspección técnica unitaria del vehículo presentando:

i) Ficha reducida.

ii) Documentación original del vehículo, en el que conste como titular el mismo que solicita la inspección técnica unitaria del vehículo.

Estos vehículos, excepcionalmente, podrán carecer de un número de homologación.

5. En el supuesto de vehículos del Cuerpo Diplomático español acreditado en otros países y del Cuerpo Diplomático extranjero acreditado en España:

a) Los vehículos pertenecientes al personal del Cuerpo Diplomático español acreditado en otros países y del cuerpo diplomático extranjero acreditado en España, al término de la misión de su titular, podrán ser objeto de la autorización administrativa previa a la matriculación ordinaria, siempre que exista la certificación correspondiente por parte del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

b) El interesado deberá solicitar una inspección técnica unitaria presentando:

i) Certificado de conformidad (CoC). En caso debidamente justificado, la autoridad competente podrá eximir de este requisito.

ii) Ficha reducida. En el caso de que el vehículo disponga de una homologación CE y del certificado de conformidad CE (CoC), este documento se aceptará como sustitutivo de la ficha reducida.

iii) Original del permiso de circulación o documento equivalente del país de procedencia.

iv) Original de la tarjeta de inspección técnica del vehículo o documento equivalente del país de procedencia.

c) Si el órgano administrativo competente del país de procedencia del vehículo retirara tanto el original del permiso de circulación como la tarjeta de inspección técnica al tramitar la baja del vehículo, ambos documentos podrán ser sustituidos por fotocopias debidamente cotejadas por dicho órgano administrativo o, en su caso, por el Ministerio de Asuntos Exteriores u organismo equivalente del país de procedencia o de su representación diplomática en España.

d) En todos los casos se hará constar la fecha de la primera matriculación del vehículo en la tarjeta ITV que se expida, a efectos de su inclusión en el permiso de circulación y para computar su antigüedad a los efectos de asignarles las frecuencias de inspección técnica periódica de los vehículos en España.

6. Para los vehículos procedentes de subastas oficiales realizadas en España y que deben ser objeto de matriculación ordinaria:

a) El vehículo deberá disponer de un número de homologación valido en España.

b) El adjudicatario en subasta oficial realizada en España de vehículos, anteriormente matriculados con matrícula especial española o de otros países (Fuerzas Armadas, Parque Móvil del Estado y otros organismos públicos), deberá solicitar que en el acta de adjudicación se identifique inequívocamente el vehículo, indicando la marca, número de homologación válida en España, el modelo, año de fabricación y número de identificación, indicando a su vez que el vehículo es apto para una nueva matriculación ordinaria.

c) Los vehículos deberán someterse a la inspección técnica unitaria aportando la documentación siguiente:

i) Copia de la documentación de la matriculación especial.

ii) Acta de adjudicación del organismo oficial.

iii) Ficha reducida.

Artículo 6. *Requisitos sobre la tramitación.*

1. La solicitud y la documentación señalada en los apartados anteriores podrá presentarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Las solicitudes también podrán tramitarse por medios electrónicos, de conformidad con la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

2. La autoridad de homologación deberá resolver y notificar en el plazo de seis meses desde la entrada en el registro de toda la documentación que, para cada caso, se establezca

en este real decreto. Transcurrido el plazo máximo sin haberse notificado resolución expresa la solicitud se entenderá denegada.

3. En el caso de resolución denegatoria, la autoridad de homologación deberá indicar los motivos de la denegación.

4. Quien desee comercializar, matricular o poner en servicio un vehículo con homologación individual u homologación de tipo de serie corta nacional de otro Estado miembro del EEE, deberá solicitarlo a la autoridad de homologación, proporcionando una declaración sobre las disposiciones técnicas mediante las que obtuvo dicha homologación individual o la homologación de tipo de serie corta nacional en el mencionado Estado. La autoridad de homologación evaluará la correspondencia de dichas disposiciones técnicas con los requisitos establecidos en los anexos de este real decreto y, en su caso, en los establecidos en el anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

5. En los casos de homologación de tipo y homologación de tipo de series cortas nacionales realizados en proceso multifásico, además de los requisitos exigidos en los apartados anteriores, deberá existir entre los fabricantes de las distintas fases un acuerdo de colaboración. La autoridad de homologación verificará que existe dicho acuerdo.

En el caso de homologación individual de la última fase de un proceso de homologación multifásico, se verificará que se cumple, o bien el acuerdo de colaboración antes citado, o que existe un informe sustitutivo emitido por el fabricante de la primera fase y una memoria técnica del vehículo completado o transformado realizada por el fabricante de la última fase.

6. El certificado de homologación del presente real decreto emitido por la autoridad de homologación estará inspirado en los modelos que se establecen en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre.

CAPÍTULO III

Ensayos de homologación

Artículo 7. *Actas de ensayo.*

1. El modelo de acta de ensayo de homologación de tipo española, homologación de series cortas nacionales u homologación individual o autorizaciones de aplicaciones particulares se emitirá por el servicio técnico se basará en el modelo que figura en el anexo I de este real decreto y deberá incluir, al menos, las informaciones recogidas en dicho anexo. Para su emisión, el servicio técnico deberá realizar las comprobaciones, mediciones y ensayos requeridos para verificar que el vehículo se corresponde con el expediente de homologación.

2. Acta de ensayo de homologación de tipo española y homologación de series cortas nacionales.

a) El acta de ensayo de homologación de un tipo de vehículo u homologación de series cortas nacionales incluirá el tipo básico y las variantes del mismo que se señalen en la documentación presentada al efecto debidamente identificados por el fabricante. La definición de tipo y variantes del mismo es la que figura en los anexos correspondientes de este real decreto y, en su defecto, en los anexos de las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo, o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, cuando éstas le sean de aplicación.

b) Para la obtención del acta de ensayo de homologación de tipo u homologación de tipo de serie corta nacional, el interesado deberá poner a disposición del servicio técnico lo siguiente:

1.º Un número suficiente de vehículos del mismo tipo, cuya homologación se solicita, a determinar por el servicio técnico.

2.º Ficha de características.

3.º Ficha reducida.

4.º Los certificados oficiales de homologación y sus documentos anexos, correspondientes a los actos reglamentarios en vigor o requisitos alternativos, y que sean de aplicación para el vehículo.

c) Si con posterioridad a la homologación del tipo y sus variantes, se incorpora al tipo homologado cualquier nueva variante, deberá solicitarse la extensión de homologación correspondiente a la autoridad de homologación. Para ello se presentará al servicio técnico la documentación que corresponda únicamente a las diferencias que presente la nueva variante con el modelo básico, acompañada de los certificados de homologación de los actos reglamentarios afectados por las diferencias que presentan las nuevas variantes, y, en su caso, vehículo representativo de la/s nueva/s variante/s.

El servicio técnico procederá a emitir un acta de ensayo de extensión de homologación de tipo, previa verificación de los datos presentados por el fabricante, y comprobación de que las documentaciones de los actos reglamentarios se corresponden con la nueva variante del vehículo, y previa realización, en su caso, de los ensayos necesarios.

d) Por otra parte, si con posterioridad a la homologación del tipo de base se hubieran producido modificaciones de alguno de los datos que figuran en la ficha de características, que no signifiquen nuevo tipo o variante, el fabricante deberá presentar al servicio técnico la documentación que corresponda a los cambios efectuados, así como las documentaciones relativas a los actos reglamentarios afectados para obtener la revisión de la homologación de tipo.

Las hojas en que se relacionan estas modificaciones, debidamente comprobadas y selladas por el servicio técnico, se anexarán a la documentación de homologación anterior y serán remitidas por el servicio técnico a la autoridad de homologación. Esta comprobación se limitará a verificar que el cambio no supone nuevo tipo o variante, según las definiciones de los apéndices 1 de los anexos de este real decreto o de los actos reglamentarios a los que se hace referencia en el artículo 2.10 de este real decreto.

3. Acta de ensayo para la homologación individual.

Para la obtención del acta de ensayo de homologación individual, el interesado deberá poner a disposición de un servicio técnico designado en España lo siguiente:

a) Ficha reducida, según el modelo que figura en el apéndice 2 del anexo correspondiente a la categoría del vehículo.

b) En su caso, copia de los certificados de homologación o requisitos alternativos de los actos reglamentarios aplicables al vehículo y que sean exigibles para su homologación individual.

c) El vehículo objeto de la homologación individual.

Artículo 8. *Vehículos destinados a la realización de los ensayos necesarios para la obtención de la homologación de tipo de vehículos o de los actos reglamentarios.*

Los vehículos destinados a la realización de los ensayos necesarios para la obtención de la homologación de tipo o de actos reglamentarios quedan eximidos de dicha homologación, mientras estén destinados a este propósito y deberán circular con permisos y placas de matrícula temporales para uso de empresas.

CAPÍTULO IV

Conformidad de la producción

Artículo 9. *Procedimiento de conformidad de la producción.*

El procedimiento de conformidad de la producción está destinado a garantizar que cada vehículo, sistema, componente y unidad técnica independiente fabricados sean conformes con el tipo homologado de acuerdo con cualquiera de las posibles alternativas que ofrece este real decreto.

El procedimiento incluye, de manera inseparable, la evaluación de los sistemas de gestión de calidad, citados más adelante como evaluación Inicial y verificación del objeto de

la homologación y los controles relacionados con el producto, citados como disposiciones de conformidad del producto.

El procedimiento de conformidad de la producción es responsabilidad de la autoridad de homologación quien podrá efectuar los controles previstos en este artículo por sí o por servicio/s técnico/s designados al efecto.

1. En la evaluación inicial, la autoridad de homologación:

a) Comprobará, antes de conceder la homologación de tipo, que los procedimientos que dispone el fabricante son satisfactorios para garantizar un control eficaz de la conformidad con el tipo homologado de los componentes, sistemas, unidades técnicas independientes y vehículos de que se trate, pudiendo servir como guía la Norma ISO 19011:2002: Directrices para la auditoría de los sistemas de gestión de la calidad y/o ambientales.

El fabricante deberá demostrar a satisfacción de la autoridad de homologación el cumplimiento de los requisitos exigidos.

b) Podrá tomar en consideración el cumplimiento de la norma armonizada UNE: EN ISO 9001:2008: Sistemas de gestión de la calidad, o de una norma armonizada equivalente al cumplimiento de los requisitos de la evaluación inicial. El fabricante proporcionará todas las informaciones necesarias sobre la certificación y se comprometerá a informar a la autoridad de homologación sobre cualquier cambio en la validez o en el ámbito de aplicación.

2. En la conformidad de la producción:

a) Todo vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, homologado según este real decreto, será fabricado de forma que se ajuste al tipo homologado, cumpliendo los requisitos de este real decreto o de un acto reglamentario de los incluidos en el anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

b) Cuando conceda una homologación, la autoridad de homologación comprobará la existencia de disposiciones adecuadas y planes de control documentados, que contarán con el acuerdo del fabricante para cada homologación, para poder realizar a intervalos determinados los ensayos y controles necesarios para comprobar la conformidad con el tipo homologado, incluidos, en su caso, los ensayos previstos en actos reglamentarios citados en el párrafo a).

3. En las disposiciones de verificación continua:

a) La autoridad de homologación podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de la conformidad aplicados en cada planta de producción o en los locales previstos en el artículo 4.2 d) de este real decreto.

1.º Lo normal será verificar la eficacia permanente de los procedimientos establecidos en el apartado 1 (evaluación inicial) y del apartado 2 (conformidad de la producción).

2.º La frecuencia normal de las verificaciones realizadas por la autoridad de homologación garantizará que los controles pertinentes efectuados con arreglo a los apartados 1 y 2 del presente artículo son revisados durante un periodo adecuado a la fiabilidad establecida por la autoridad de homologación.

b) En cada revisión, se pondrán a disposición del inspector las actas de los ensayos y verificaciones y los registros de la producción; en particular, las actas de los ensayos o verificaciones documentadas como se exige en el apartado 2.b) del presente artículo.

c) Cuando se obtengan resultados insatisfactorios en una inspección o en la revisión de seguimiento, la autoridad de homologación velará por que se tomen las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la producción a la mayor brevedad.

d) Aquellos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto no homologados en España, acompañados de un certificado de conformidad o que llevan grabada la marca de homologación, estarán sujetos a los requisitos de verificación que aseguren que se ajusten al tipo homologado en aplicación de lo establecido al efecto en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre. A este efecto, la autoridad de homologación española podrá verificar en todo momento su correspondencia con el tipo homologado.

e) Los gastos que se deriven del aseguramiento de los requisitos anteriores serán sufragados por el solicitante o el titular de la homologación.

Artículo 10. *Número de homologación.*

Cada vehículo que corresponda a un tipo homologado llevará en la placa del fabricante el número que le haya sido asignado por la autoridad de homologación, en aplicación del artículo 4 y, en su caso, en el artículo 5. En el caso de homologación de tipo multifásico se seguirá lo establecido en el anexo XVII de la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007.

CAPÍTULO V

Designación de los servicios técnicos e inspección técnica de vehículos

Artículo 11. *Servicios técnicos.*

1. La autoridad de homologación designará los servicios técnicos en la forma establecida en el artículo 13.4 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

2. La designación de dichos servicios técnicos se basará en un informe de evaluación de las aptitudes que establezca la autoridad de homologación.

Artículo 12. *Tarjetas de inspección técnica de vehículos.*

1. El formato y contenido de la tarjeta de inspección técnica de vehículos, serán, en cada caso, los especificados en el anexo XI de este real decreto, sin que pueda ser objeto de cesión a un tercero ni firmada por persona no autorizada. Las firmas de las personas autorizadas a tal fin serán las recogidas en el registro que se menciona en el artículo 4.1 realizándose su tramitación de acuerdo a lo especificado en el párrafo 1.4 del anexo XII.

En el anexo XII se detallan las instrucciones para la cumplimentación de dichas tarjetas.

2. La validez de la tarjeta de inspección técnica de vehículos expirará cuando nuevos requisitos que figuren en cualquier acto reglamentario aplicable al vehículo homologado sean obligatorios para la matriculación.

CAPÍTULO VI

Régimen sancionador

Artículo 13. *Infracciones y sanciones.*

1. El incumplimiento de las disposiciones de este real decreto se sancionará con arreglo al régimen de infracciones y sanciones previsto en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, sin perjuicio de lo que se establece en el apartado siguiente.

2. Cuando el incumplimiento de lo dispuesto en este real decreto constituya una infracción tipificada en el texto refundido de la Ley General de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, así como en el Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio, por el que se regulan las infracciones y sanciones en materia de defensa del consumidor y de la producción agro-alimentaria, será sancionado de conformidad con lo prescrito en dicho texto refundido y en el referido real decreto.

Disposición adicional única. *Reformas de importancia antes de la matriculación.*

A partir de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, las reformas de importancia previstas en el Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de importancia de vehículos de carretera y se modifica el artículo 252 del Código de la Circulación, que se realicen en los vehículos antes de la matriculación no podrán ser realizadas, salvo en los casos que se especifique en la legislación aplicable en las reformas de vehículos. Este tipo de reformas deberán ser realizadas de conformidad con los procedimientos pertinentes de homologación.

Disposición transitoria primera. *Carrozado inicial de vehículos.*

El carrozado inicial de vehículos al que hace referencia el anexo 11 del Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, por el que se dictan normas de homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos, podrá seguir realizándose según el Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de importancia de vehículos de carretera y se modifica el artículo 252 del Código de la Circulación hasta las fechas de la obligatoriedad de homologación de tipo para los tipos de vehículos ya existentes determinadas en la última columna del anexo XIX de la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre.

Disposición transitoria segunda. *Homologaciones de tipo nacionales.*

Se podrán conceder homologaciones de tipo nacionales según este real decreto para las categorías de vehículos incluidas en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo, 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, hasta las fechas de homologación CE obligatorias establecidas en dichas directivas.

Disposición transitoria tercera. *Extensiones de homologaciones de tipo nacionales.*

Las extensiones de homologación de tipo nacionales se podrán seguir concediendo según el presente real decreto o según el Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, por el que se dictan normas de homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos y tendrán validez para nuevas matriculaciones hasta las fechas de homologación CE obligatorias definidas en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo, y 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre.

Disposición transitoria cuarta. *Tarjetas de ITV o certificados para carrozado para vehículos homologados según el Real Decreto 2140/85, de 9 de octubre.*

Durante un periodo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente real decreto, se podrán seguir emitiendo tarjetas de ITV de acuerdo con el Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre.

Los certificados para carrozado de los vehículos homologados según el Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, seguirán siendo válidos hasta la fecha de obligatoriedad establecida en la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, para matriculación de vehículos.

Disposición transitoria quinta. *Registro de fabricantes y firmas autorizadas.*

Los fabricantes y representantes del fabricante inscritos en el actual Registro de fabricantes y firmas autorizadas de la autoridad de homologación deberán actualizar su inscripción según los requisitos de este real decreto en un plazo de seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente real decreto. No obstante, si con anterioridad a esta fecha tuvieran que actualizar o modificar alguno de los datos de su expediente, deberán actualizar el mismo según lo dispuesto en el artículo 4 de este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto y, en particular, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria primera, el Real Decreto 2140/85, de 9 de octubre, por el que se dictan normas sobre la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Habilitación para la modificación de los anexos de este real decreto.*

1. Se faculta al Ministro de Industria, Turismo y Comercio para modificar mediante orden los anexos de este real decreto.
2. En particular, la modificación de los anexos XI y XII de este real decreto exigirá el previo informe del Ministerio del Interior.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

Requisitos mínimos del acta de ensayo de homologación (extendida por el servicio técnico)

Acta para la emisión del certificado de homologación de tipo de vehículos, exenciones, homologación Individual homologación serie corta nacional

Referencia:

Número

1. Marca del vehículo
2. Tipo del vehículo:
3. Nombre y dirección del constructor:
4. En caso necesario, nombre y dirección del representante del fabricante
5. Variantes:
6. Vehículo presentado para la homologación:
7. Servicio técnico encargado de la homologación:
8. Fecha de la comunicación entregada por este servicio:
9. Número de la comunicación entregada por este servicio:
10. El vehículo cumple/no cumple la normativa de homologación (*):
11. Emplazamiento en el vehículo de la marca de homologación:
12. Lugar:
13. Fecha:
14. Firma:

El vehículo cuyas características se reseñan, cumple en esta fecha las prescripciones de homologación que le son aplicables.

(*) Tachar lo que no proceda

Requisitos mínimos del acta de ensayo para la extensión de la homologación (extendida por el servicio técnico)

Extensión de homologación de tipo de vehículos, exenciones, homologación Individual, homologación serie corta nacional

Referencia:

Número del vehículo base

1. Marca del vehículo
2. Tipo del vehículo:
3. Nombre y dirección del constructor:
4. En caso necesario, nombre y dirección del representante del fabricante
5. Variantes para las que se solicita la extensión:
6. Vehículo presentado para la extensión:
7. Servicio técnico encargado de la extensión:
8. Fecha de la comunicación entregada por este servicio:
9. Número de la comunicación entregada por este servicio:
10. El vehículo cumple/no cumple la normativa de homologación (*):
11. Emplazamiento en el vehículo de la marca de homologación:
12. Lugar:
13. Fecha:
14. Firma:

El vehículo cuyas características se reseñan, cumple en esta fecha las prescripciones de homologación que le son aplicables.

(*) Tachar lo que no proceda

ANEXO II

Homologación Nacional de Vehículos

Anexo Técnico sobre Homologación Nacional de vehículos de la categoría L

(Incluye: aplicaciones particulares, serie corta nacional y Homologación Individual)

Índice

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: tipo, variante y versión.
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Aplicaciones particulares.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 3: Serie Corta Nacional.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 4: Homologación Individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelo fichas reducidas.
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de actos reglamentarios para la homologación de vehículos.

Parte I: Aplicaciones particulares, Series Cortas Nacionales y Homologación Individual.

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición de tipos de vehículos

Para los fines de la categoría L:

Serán de aplicación los criterios para los tipos, variantes y versiones establecidos en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Aplicaciones particulares

Número de Autorización del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo con la nomenclatura siguiente:

Constará de dos secciones separadas por un asterisco:

Primera sección: «IH» seguido del Año de emisión de la autorización y un número secuencial.
Segunda sección: Una secuencia numérica de dos dígitos (con un cero delante si es necesario) que indique la extensión.
En los casos de extensiones en años posteriores a la emisión de la autorización básica, se mantendrá la primera sección.

Serie Corta Nacional:

Todas las categorías:

e9*NKS168/2013*xxxxx*xx (Vehículos incompletos, completos, y completados y las diferentes fases de completados). Constará de cuatro secciones separadas por un asterisco,

Primera sección: «e9».
Segunda sección: «NKS168/2013»
Tercera sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Cuarta sección: Una secuencia numérica de dos dígitos (con un cero delante si es necesario) que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Homologación individual:

HIA-XXXXX (vehículos categoría L completos y completados)
Constará de los caracteres «HIA» seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual. En los casos de corrección, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Aplicaciones particulares

PARTE I

Campo de aplicación

Vehículos que no entran dentro del campo de aplicación del Reglamentos de la Unión Europea pero que están asimilados a la categoría L (L6e y L7e).

La definición de tipo de vehículos deberá cumplir con la parte I del Apéndice 1.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, se presentará e irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.

En los epígrafes que corresponda a vehículos completos, completados o incompletos, se indicará lo que proceda.

En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo de la fase anterior, mencionando la correspondencia entre ambas fases.

(Se rellenarán todos los epígrafes a excepción los campos que no procedan en función de la categoría del vehículo, en los que se indicará N.A.).

PARTE III

Modelos de fichas reducidas

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L
0.		INFORMACIÓN GENERAL
A.		Información general relativa a los vehículos
0.1.	Todas	Marca (nombre comercial del fabricante):
0.2.	Todas	Tipo (17):
0.2.1.	Todas	Variantes (17):
0.2.2.	Todas	Versiones (17):
0.2.3.	L1e — L7e	Denominaciones comerciales (de haberlas):
0.3.	L1e — L7e	Categoría, subcategoría y subsubcategoría del vehículo (2):
0.4.	L1e — L7e	Razón social y dirección del fabricante del vehículo de base y del fabricante de última fase o / fabricante del vehículo transformado (si procede)
0.4.1.	L1e — L7e	Nombre y dirección de las plantas de montaje:
0.4.2.	L1e — L7e	En su caso, nombre y dirección del representante autorizado del fabricante:

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L
0.5.	L1e — L7e	Placas reglamentarias del fabricante / transformador:
0.5.1.	L1e — L7e	Ubicación de la placa/s reglamentaria/s (15) (18):
0.5.2.	L1e — L7e	Método de fijación de las placas reglamentarias:
0.5.3.	L1e — L7e	Fotografías o dibujos de la placa(s) reglamentaria(s) (ejemplo completo con dimensiones):
0.6.	L1e — L7e	Ubicación del número de identificación del vehículo (15):
0.6.1.	L1e — L7e	Fotografías o dibujos de la ubicación del número de identificación del vehículo (ejemplo completo con dimensiones):
0.6.1.1.	L1e — L7e	El número de serie del tipo empieza en el n.º / En el caso de aplicación particular según artículo 5, Listado de nos de bastidor afectados
C.		Información general sobre la conformidad de la producción y el acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento.
0.12.		Conformidad de la producción
0.12.1.	L1e — L7e	Descripción de los sistemas globales de gestión del aseguramiento de la calidad
1.		Características de fabricación generales
1.1.	L1e — L7e	Fotografías o dibujos de un vehículo representativo:
1.2.	L1e — L7e	Esquema acotado de los vehículos representativos (diferentes variantes y versiones):
1.3.	L1e — L7e	Número de ejes y de ruedas:
1.3.1.	L1e — L7e	Ejes con ruedas gemelas (23):
1.3.2.	L1e — L7e	Ejes motores (23):
1.4.	L1e — L7e	Bastidor (en su caso) (Esquema general descriptivo): Indicar el material de construcción
1.5.	L1e — L7e	Material utilizado para la carrocería y descripción:
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7eA2, L7e-B2 y L7e-C	Ubicación de la pieza de dirección: izquierda/derecha/centro(4):
1.8.	L1e — L7e	Rendimiento de la unidad de propulsión
1.8.1.	L1e — L7e	Velocidad máxima del vehículo declarada: km/h
1.8.2.	L1e — L7e	Velocidad máxima del vehículo por construcción verificada por el servicio técnico (22): …. km/h y marcha en la que se alcanza:……. (solo categorías afectadas)
1.8.3.	L1e — L7e	Potencia máxima neta del motor de combustión:..... kW a..... min^{-1} con una relación aire-combustible: .....
1.8.4.	L1e — L7e	Par máximo neto del motor de combustión:..... Nm a..... min^{-1} con una relación aire-combustible:.....
1.8.5.	L1e — L7e	Potencia nominal continua máxima del motor eléctrico (potencia (27) durante 15/30(4) minutos):..... kW a ..... min^{-1}
1.8.6.	L1e — L7e	Par nominal continuo máximo del motor eléctrico:..... Nm a..... min^{-1}
1.8.7.	L1e — L7e	Potencia total continua máxima de las propulsiones:..... kW a..... min^{-1} con una relación airecombustible:.....
1.8.8.	L1e — L7e	Par total continuo máximo de las propulsiones:..... Nm a..... min^{-1} con una relación aire-combustible: .....
1.8.9.	L1e — L7e	Potencia de pico máxima de las propulsiones:..... kW a..... min^{-1} con una relación aire-combustible: .....
2.	L1e — L7e	Masas y dimensiones (en kg y mm); con referencia a los dibujos, cuando proceda
2.1	L1e — L7e	Gama de masas (generales) del vehículo
2.1.1.	L1e — L7e	Masa en orden de marcha:..... kg
2.1.1.1.	L1e — L7e	Distribución de la masa en orden de marcha entre los ejes:..... kg
2.1.2.	L1e — L7e	Masa real:..... kg
2.1.3.	L1e — L7e	Masa máxima en carga técnicamente admisible:..... kg
2.1.3.1.	L1e — L7e	Masa máxima técnicamente admisible en el eje delantero:..... kg
2.1.3.2.	L1e — L7e	Masa máxima técnicamente admisible en el eje trasero:..... kg
2.1.3.3.	L4e	Masa máxima técnicamente admisible en el eje del sidecar:..... kg
2.1.5.	L1e — L7e	Masa de carga útil máxima declarada por el fabricante:..... kg
2.1.6.	L1e — L7e	Capacidad portante segura de la plataforma de carga declarada por el fabricante:..... kg
2.1.7.	L1e — L7e	Masa remolcable máxima técnicamente admisible en caso de (4) remolque con frenos:..... kg, remolque sin frenos:..... kg
2.1.7.1	L1e — L7e	Masa máxima en carga técnicamente admisible del conjunto:..... kg
2.1.8.	L1e — L7e	Masa del equipo opcional:..... kg
2.1.9.	L1e — L7e	Masa de la superestructura:..... kg
2.1.10.	L1e — L7e	Masa de las baterías de propulsión:..... kg
2.1.11.	L2e, L4e, L5e, L6e y L7e	Masa de las puertas:..... kg
2.1.12.	L2e-U, L5eB, L6e-BU y L7e-CU	Masa de las máquinas o los equipos instalados en la zona de la plataforma de carga: …. kg
2.1.13.	L1e — L7e	Masa del sistema de combustible gaseoso y de los depósitos de dicho combustible: …. kg
2.1.14.	L1e — L7e	Masa de los depósitos de aire comprimido: …. kg
2.2.		Gama de dimensiones (generales) del vehículo
2.2.1.	L1e — L7e	Longitud:..... mm
2.2.2.	L1e — L7e	Anchura:..... mm
2.2.3.	L1e — L7e	Altura:..... mm
2.2.4.	L1e — L7e	Distancia entre ejes:..... mm
2.2.4.1.	L4e	Distancia entre ejes del sidecar (28): ……. mm
2.2.5.		Vía
2.2.5.1.	L1e — L7e si están equipados con ruedas gemelas L2e, L4e, L5e, L6e y L7e	Vía delantera:..... mm.

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L
2.2.5.2.	L1e — L7e si están equipados con ruedas gemelas	Vía trasera:..... mm.
2.2.5.3.	L2e, L4e, L5e, L6e y L7e	Vía del sidecar:..... mm.
2.2.6.	L7e-B	Voladizo delantero:..... mm.
2.2.7.	L7e-B	Voladizo trasero:..... mm.
2.2.8.		Dimensiones de la plataforma de carga:
2.2.8.1.	L2e-U, L5e-B, L6e-BU, L7e-B2 y L7e-CU	Longitud de la plataforma de carga:..... mm
2.2.8.2.	L2e-U, L5e- B, L6e-BU, L7e-B2 y L7e-CU	Anchura de la plataforma de carga:..... mm
2.2.8.3.	L2e-U, L5e-B, L6e-BU, L7e-B2 y L7e-CU	Altura con respecto al suelo de la plataforma de carga:..... mm
2.2.10.4.	L7e-B2	Distancia al suelo bajo el eje delantero (11):..... mm.
2.2.10.5.	L7e-B2	Distancia al suelo bajo el eje trasero (11):..... mm.
2.2.10.6.	L3e-AxE (x=1, 2 o 3), L3e-AxT (x=1, 2 o 3) L7e-B	Distancia al suelo entre los ejes (11):..... mm. (Sólo motos de enduro y trial)
2.2.10.7.	L7e-B	Relación entre la distancia entre ejes y la distancia al suelo..... [ninguna unidad] (Sólo quads y SBS)
2.2.10.9.	L3e-AxE y L3e-AxT	Altura del asiento: ……. Mm (Sólo motos de enduro y trial)
3.		Características generales del grupo motopropulsor
3.1		Fabricante de la unidad de propulsión
3.1.1.		Motor de combustión
3.1.1.1.	L1e — L7e	Fabricante:
3.1.1.2.	L1e — L7e	Código del motor (según esté marcado en el motor o por otros medios de identificación):.....
3.1.2.		Motor eléctrico
3.1.2.1.	L1e — L7e	Fabricante:
3.1.2.2.	L1e — L7e	Código del motor eléctrico (según esté marcado en el motor o por otros medios de identificación)
3.1.3.		Aplicación híbrida
3.1.3.1.	L1e — L7e	Fabricante:
3.2.		Motor de combustión
3.2.1.		Información específica sobre el motor
3.2.1.1.	L1e — L7e	Número de motores de combustión:
3.2.1.2.	L1e — L7e	Principio de funcionamiento: motor de combustión interna de encendido por chispa o por compresión, motor de combustión externa, motor de turbina o motor de aire comprimido (4):
3.2.1.3.	L1e — L7e	Ciclo: cuatro tiempos, dos tiempos, rotativo u otro (4):
3.2.1.4.	L1e — L7e	Cilindros
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Número: …
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Disposición (26): …
3.2.1.4.3.	L1e — L7e	Diámetro (12):..... mm
3.2.1.4.4.	L1e — L7e	Carrera (12):..... mm
3.2.1.4.6.	L1e — L7e	Volumen de las cámaras de combustión, en el caso de un motor de émbolo rotativo: ……cm^3
3.2.1.4.7.	L1e — L7e	Orden de encendido:
3.2.1.5.	L1e — L7e	Cilindrada (6):.....cm^3
3.2.1.6.	L1e — L7e	Relación volumétrica de compresión (7):
3.2.1.7.	L1e — L7e	Número de válvulas de admisión y de escape
3.2.1.9.	L1e — L7e	Régimen normal de ralentí del motor en caliente:..... min^{-1}
3.2.1.10.	L1e — L7e	Sistema de parada y arranque: sí/no (4)
3.2.3.		Combustible
3.2.3.1.	L1e — L7e	Tipo de combustible (9):
3.2.3.2.	L1e — L7e	Configuración del combustible del vehículo: monocombustible/bicombustible/flexifuel (4)
3.2.4.3.	L1e — L7e	Conducto común: sí/no (4)
3.2.5.		Medición y control de la masa de combustible
3.2.5.1.	L1e — L7e	Por carburadores: sí/no (4)
3.2.5.1.1.	L1e — L7e	Principio de funcionamiento y construcción:
3.2.5.1.3.	L1e — L7e	Ajuste de los carburadores (7):
3.2.5.1.4.	L1e — L7e	Difusores de los carburadores:
3.2.5.1.5.	L1e — L7e	Nivel de combustible de los carburadores en la cuba:
3.2.5.1.6.	L1e — L7e	Sistema de arranque en frío de los carburadores manual/automático (4): sí/no (4)
3.2.5.2.	L1e — L7e	Por inyección de combustible controlada mecánicamente/hidráulicamente (4): sí/no (4)
3.2.5.2.1.	L1e — L7e	Principio de funcionamiento:
3.2.5.3.1.	L1e — L7e	Principio de funcionamiento: inyección por lumbreras / inyección directa / precámara / cámara de turbulencia (4):

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L
3.2.5.3.2.	L1e — L7e	Inyectores de combustible: monopunto / multipunto / inyección directa / otros (especificar) (4):
3.2.5.3.3.	L1e — L7e	Número de inyectores de combustible, total y por cilindro:
3.2.5.5.	L1e — L7e	Sistema de arranque en frío: sí/no (4)
3.2.5.5.1.	L1e — L7e	Descripción del sistema de arranque en frío:
3.2.5.7.	L1e — L7e	Inyección específica de encendido por compresión: sí/no (4)
3.2.6.		Sistema y control de la alimentación de combustible gaseoso
3.2.6.1.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático de los sistemas de alimentación de combustible gaseoso (4):
3.2.6.2.	L1e — L7e	Sistema de alimentación de combustible de gases licuados de petróleo (GLP): sí/no (4)
3.2.6.2.1.	L1e — L7e	Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento n.º 67 de la CEPE:
3.2.6.2.2.	L1e — L7e	Unidad electrónica de control de la gestión del motor para la alimentación de GLP: sí/no (4)
3.2.6.2.2.1.	L1e — L7e	Posibilidades de ajuste en relación con las emisiones:
3.2.6.2.3.	L1e — L7e	Otra documentación:
3.2.6.3.	L1e — L7e	Sistema de alimentación de combustible de gas natural (GN): sí/no (4)
3.2.6.3.1.	L1e — L7e	Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento n.º 110 de la CEPE:
3.2.6.3.2.	L1e — L7e	Unidad electrónica de control de la gestión del motor para la alimentación de GN: sí/no (4)
3.2.6.3.2.1.	L1e — L7e	Posibilidades de ajuste en relación con las emisiones:
3.2.6.3. 3..	L1e — L7e	Otra documentación:
3.2.6.3.3.1.	L1e — L7e	Descripción de la protección del catalizador en el cambio de gasolina a GN o viceversa:
3.2.7.3.	L1e — L7e	Sobrealimentador del aire de admisión: sí/no (4)
3.2.7.3.1.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático del sistema de sobrealimentación del aire de admisión:
3.2.7.3.2.	L1e — L7e	Principios de funcionamiento y control:
3.2.7.3.3.	L1e — L7e	Tipos (turbo, sobrealimentador u otros) (4):
3.2.7.4.	L1e — L7e	Válvula de descarga: sí/no (4)
3.2.7.5.	L1e — L7e	Intercambiador térmico: sí/no (4)
3.2.7.5.1.	L1e — L7e	Tipo: aire-aire / aire-agua / otro (4)
3.2.7.6.	L1e — L7e	Filtro de aire (dibujos o fotografías):
3.2.7.7.	L1e — L7e	Descripción del silenciador del aire de admisión (dibujos o fotografías):
3.2.7.7.1.	L1e — L7e	Principio de funcionamiento:
3.2.8.		Medición y control de la masa de aire
3.2.8.1.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático del sistema de medición y control de la masa de aire:
3.2.8.2.	L1e — L7e	Cuerpo del acelerador mecánico: sí/no (4)
3.2.8.3.	L1e — L7e	Control electrónico del acelerador: sí/no (4)
3.2.9.3.	L1e — L7e	Bujías:
3.2.9.3.1.	L1e — L7e	Separación de electrodos: ……mm
3.2.9.4.	L1e — L7e	Bobinas de encendido:
3.2.9.4.1.	L1e — L7e	Principio de funcionamiento:
3.2.10.		Sistema y control de la refrigeración del grupo motopropulsor
3.2.10.2.	L1e — L7e	Sistema de refrigeración líquido: sí/no (4)
3.2.10.2.3.	L1e — L7e	Naturaleza del líquido:
3.2.10.2.4.	L1e — L7e	Bombas de circulación: sí/no (4)
3.2.10.2.5.	L1e — L7e	Relaciones de transmisión:
3.2.10.2.6.	L1e — L7e	Descripción del ventilador y de su mecanismo de accionamiento:
3.2.10.3.	L1e — L7e	Refrigeración por aire: sí/no (4)
3.2.10.3.3.	L1e — L7e	Ventilador: sí/no (4)
3.2.10.3.3.2.	L1e — L7e	Relaciones de transmisión: Adjuntar esquema de la transmisión
3.2.11.		Sistema y control de la lubricación del grupo motopropulsor
3.2.11.1.	L1e — L7e	Breve descripción del sistema de refrigeración del grupo motopropulsor y su control:
3.2.11.3.	L1e — L7e	Ubicación del depósito de aceite (de haberlo):
3.2.11.7.	L1e — L7e	Características de los lubricantes:
3.2.11.8.	L1e — L7e	Lubricante mezclado con el combustible: sí/no (4)
3.2.11.8.1.	L1e — L7e	Porcentaje de lubricante mezclado con el combustible:
3.2.12.		Sistema y control del escape
3.2.12.1.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático de los dispositivos de escape para controlar el ruido y las emisiones del tubo de escape:
3.2.12.2.	L1e — L7e	Descripción y dibujo del colector de escape:
3.2.12.3.	L1e — L7e	Descripción y dibujo detallado del dispositivo de escape:
3.2.12.5.	L1e — L7e	Tipo y marcado de los dispositivos de reducción del ruido del escape:
3.2.13.		Sistemas y controles eléctricos no destinados a la propulsión eléctrica
3.2.13.1.	L1e — L7e	Tensión asignada: … V, positivo/negativo a tierra (4)
3.2.13.2.	L1e — L7e	Generador: sí/no (4)
3.2.13.2.1.	L1e — L7e	Potencia nominal:..... VA
3.2.13.3.	L1e — L7e	Baterías: sí/no (4)
3.2.13.3.1.	L1e — L7e	Capacidad y otras características (masa, etc.):
3.2.13.4.	L1e — L7e	Sistemas de calefacción eléctricos para el habitáculo: sí/no (4)
3.3.		Propulsión eléctrica pura y eléctrica híbrida y sus sistemas de control
3.3.1.	L1e — L7e	Configuración eléctrica del vehículo: eléctrica pura / eléctrica híbrida / humana y eléctrica (4):
3.3.2.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático de las propulsiones eléctricas puras y eléctricas híbridas y sus sistemas de control:
3.3.3.		Motor eléctrico de propulsión
3.3.3.1.	L1e — L7e	Número de motores eléctricos de propulsión:
3.3.3.2.	L1e — L7e	Tipo (bobinado, excitación):
3.3.3.3.	L1e — L7e	Tensión de funcionamiento:..... V
3.3.4.		Baterías de propulsión
3.3.4.1.	L1e — L7e	Batería de propulsión principal
3.3.4.1.1.	L1e — L7e	Número de celdas:
3.3.4.1.2.	L1e — L7e	Masa:..... kg
3.3.4.1.3.	L1e — L7e	Capacidad:..... Ah (amperios-horas) /..... V
3.3.4.1.4.	L1e — L7e	Tensión:..... V
3.3.4.1.5.	L1e — L7e	Ubicación en el vehículo:
3.3.4.2.	L1e — L7e	Batería de propulsión secundaria

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L
3.3.4.2.1.	L1e — L7e	Número de celdas:
3.3.4.2.2.	L1e — L7e	Masa:..... kg
3.3.4.2.3.	L1e — L7e	Capacidad:..... Ah (amperios-horas) /..... V
3.3.4.2.4.	L1e — L7e	Tensión:..... V
3.3.4.2.5.	L1e — L7e	Ubicación en el vehículo:
3.3.5.		Vehículo eléctrico híbrido
3.3.5.1.	L1e — L7e	Combinación de motores o motores eléctricos (número de motores eléctricos o motores de combustión u otros (4)):
3.3.5.2.	L1e — L7e	Categoría de vehículo eléctrico híbrido: carga exterior / carga no exterior:
3.3.5.3.	L1e — L7e	Interruptor del modo de funcionamiento: con/sin (4)
3.3.5.4.	L1e — L7e	Modos seleccionables: sí/no (4)
3.3.5.5.	L1e — L7e	Solo combustible: sí/no (4)
3.3.5.6.	L1e — L7e	Vehículo propulsado con pila de combustible: sí/no (4)
3.3.5.7.	L1e — L7e	Modos de funcionamiento híbridos: sí/no (4) (en caso afirmativo, breve descripción):
3.3.6.5.	L1e — L7e	Cargador: a bordo / externo / sin cargador (4)
3.3.7.		Motor eléctrico (describir cada tipo de motor eléctrico por separado)
3.3.7.1.	L1e — L7e	Uso primario: motor eléctrico de propulsión / generador (4)
3.3.7.2.	L1e — L7e	Si se utiliza como motor eléctrico de propulsión: monomotores/multimotores (número) (4):
3.3.7.3.	L1e — L7e	Principio de funcionamiento:
3.3.7.4.	L1e — L7e	Corriente continua / Corriente alterna / Número de fases:
3.3.7.5.	L1e — L7e	Excitación separada / Serie / Compuesto (4):
3.3.7.6.	L1e — L7e	Síncrono/Asíncrono (4):
3.3.8.		Unidad de control del motor eléctrico
3.3.8.1.	L1e — L7e	Número de identificación:
3.3.9.		Controlador de potencia
3.3.9.1.	L1e — L7e	Número de identificación:
3.4.		Otros motores, motores eléctricos o combinaciones (información específica relativa a las partes de estos motores)
3.4.1.		Sistema de refrigeración (temperaturas permitidas por el fabricante)
3.4.2.		Sistema de lubricación
3.4.2.1.	L1e — L7e	Descripción del sistema de lubricación:
3.4.2.2.	L1e — L7e	Ubicación del depósito de aceite (de haberlo):
3.4.2.3.	L1e — L7e	Sistema de alimentación (bombeo o inyección en el sistema de inducción, en mezcla con el combustible, etc.) (4):
3.4.2.4.	L1e — L7e	Lubricante mezclado con el combustible:
3.4.2.4.1.	L1e — L7e	Porcentaje:
3.4.2.5.	L1e — L7e	Refrigerante de aceite: sí/no (4)
3.4.2.5.1.	L1e — L7e	Uno o varios dibujos:
3.5.		Tren de transmisión y control (13)
3.5.1.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático del tren de transmisión del vehículo y de su sistema de control (mando del cambio de marchas, mando del embrague o cualquier otro elemento del tren de transmisión):
3.5.2.		Embrague
3.5.2.1.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático del embrague y su sistema de control:
3.5.3.		Transmisión
3.5.3.1.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático de los sistemas de cambio de marchas y su control:
3.5.3.2.	L1e — L7e	Dibujo de la transmisión:
3.5.3.3.	L1e — L7e	Tipo (mecánica, hidráulica, eléctrica, manual o manual automatizada, automática, continua variable u otra [indicarla]) (4):
3.5.3.4.	L1e — L7e	Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos (de haberlos):
3.5.3.5.	L1e — L7e	Ubicación con respecto al motor:
3.5.3.6.	L1e — L7e	Método de control:
3.5.4.		Relaciones de transmisión
	L1e — L7e	

<table>
<tr><th>N.º</th><th>Sub-Cat.</th><th>Información detallada. Categoría L</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Resumen de las relaciones de transmisión
<table>
<tr><th>Marcha</th><th>Relaciones internas de transmisión (relaciones entre las revoluciones del motor y las revoluciones del árbol secundario)</th><th>Relaciones de transmisión finales (relaciones entre las revoluciones del árbol secundario y las revoluciones de las ruedas motrices)</th><th>Relaciones totales de transmisión</th><th>Relación (régimen del motor-velocidad del vehículo) únicamente en el caso de transmisión manual</th></tr>
<tr><td>1
2
3
...</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Marcha atrás</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>3.5.4.1.</td><td>L3e-AxE, L3e-AxT</td><td>Relación final de transmisión:.....</td></tr>
<tr><td>3.5.4.2.</td><td>L3e-AxE, L3e-AxT</td><td>Relación de transmisión general en la marcha superior: ...</td></tr>
<tr><td>3.6.</td><td></td><td>Dispositivo de seguridad en el giro</td></tr>
<tr><td>3.6.1.</td><td>L1e — L7e equipados con ruedas gemelas, L2e, L5e, L6e y L7e</td><td>Dispositivo de seguridad en el giro [anexo VIII del Reglamento (UE) n.º 168/2013]: sí/no (4); diferencial u otro (4) (Aplicable a tres y cuatro ruedas)</td></tr>
<tr><td>3.6.2.</td><td>L1e — L7e equipados con ruedas gemelas, L2e, L5e, L6e y L7e</td><td>Bloqueo del diferencial: sí/no/opcional (4)</td></tr>
<tr><td>3.7.</td><td></td><td>Suspensión y control</td></tr>
<tr><td>3.7.1.</td><td>L1e — L7e</td><td>Breve descripción y dibujo esquemático de la suspensión y su sistema de control:</td></tr>
<tr><td>3.8.</td><td></td><td>Sistema de calefacción del habitáculo y aire acondicionado</td></tr>
<tr><td>3.8.1.</td><td></td><td>Sistema de calefacción del habitáculo</td></tr>
<tr><td>3.8.1.1.</td><td>L2e, L5e-B, L6e-B y L7e</td><td>Dibujo general del sistema de calefacción, con indicación de su ubicación en el vehículo</td></tr>
<tr><td>3.8.2.</td><td></td><td>Aire acondicionado</td></tr>
<tr><td>3.8.2.1.</td><td>L2e, L5e-B, L6e-B y L7e</td><td>Breve descripción y dibujo esquemático del aire acondicionado y su sistema de control:</td></tr>
<tr><td>3.8.2.2.</td><td>L2e, L5e-B, L6e-B y L7e</td><td>Gas utilizado como refrigerante en el sistema de aire acondicionado:</td></tr>
<tr><td>3.9.</td><td></td><td>Ciclos diseñados para funcionar a pedal</td></tr>
<tr><td>3.9.1.</td><td>L1e</td><td>Relación potencia humana-potencia eléctrica: ……</td></tr>
<tr><td>3.9.2.</td><td>L1e</td><td>Factor máximo de asistencia:</td></tr>
<tr><td>3.9.3.</td><td>L1e</td><td>Velocidad máxima del vehículo para la que ofrece asistencia el motor eléctrico: ……km/h</td></tr>
<tr><td>4.</td><td></td><td>Información general sobre la eficacia medioambiental y el rendimiento de la propulsión</td></tr>
<tr><td>4.0</td><td></td><td>Información general sobre la eficacia medioambiental y el rendimiento de la propulsión</td></tr>
<tr><td>4.0.1.</td><td>L1e — L7e</td><td>Fase medioambiental: Euro …… (3/4/5) (4)</td></tr>
<tr><td>4.1.</td><td></td><td>Sistema de control de las emisiones del tubo de escape</td></tr>
<tr><td>4.1.1.</td><td>L1e — L7e</td><td>Breve descripción y dibujo esquemático del sistema de control de las emisiones del tubo de escape y su control:</td></tr>
<tr><td>4.1.2.</td><td></td><td>Catalizador</td></tr>
<tr><td>4.1.2.1.</td><td>L1e — L7e</td><td>Configuración y número de catalizadores y elementos (facilitar la información con respecto a cada unidad independiente):</td></tr>
</table>

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L
4.1.2.9.	L1e — L7e	Ubicación de los catalizadores
4.1.3.		Sensores de oxígeno Si/no
4.1.3.2.	L1e — L7e	Dibujo del dispositivo de escape con la ubicación de los sensores de oxígeno
4.1.4.		Inyección de aire secundaria (inyección de aire en el escape)
4.1.4.1.	L1e — L7e	Breve descripción y dibujo esquemático del sistema de inyección de aire secundaria y su sistema de control:
4.1.6.		Filtro de partículas
4.1.6.1.	L1e — L7e	Dibujo del componente de Pt que muestre las dimensiones, la forma y la capacidad del filtro de partículas:
4.1.8.1.	L1e — L7e	Principio de funcionamiento:
4.3.		Sistema de control de las emisiones de evaporación
4.3.1.	L1e — L7e	Sistema de control de las emisiones de evaporación: sí/no (4)
4.4.		Información adicional sobre la eficacia medioambiental y el rendimiento de la unidad de propulsión
4.4.1.	L1e — L7e	Descripción o dibujos esquemáticos de los dispositivos adicionales de control de la contaminación:
4.4.2.	L1e — L7e	Ubicación del símbolo del coeficiente de absorción (solo motores de encendido por compresión):
4.4.3.	L1e — L7e	Esquemas y descripción detallada de los sistemas de admisión y escape, así como otros sistemas utilizados en la reducción del nivel sonoro
6.		Información sobre la seguridad funcional
6.1.		Avisadores acústicos
6.1.1.	L1e — L7e	Breve descripción de los dispositivos utilizados y su función, incluyendo marcas de homologación del componente:
6.1.2.	L1e — L7e	Dibujos que muestren la ubicación de los avisadores acústicos en relación con la estructura del vehículo:
6.1.3.	L1e — L7e	Precisiones relativas al modo de fijación, especialmente la parte de la estructura del vehículo donde van fijados los avisadores acústicos:
6.1.4.1.	L1e — L7e	Tensión: Corriente alterna / Corriente continua (4)
6.2.		Frenado, incluidos los sistemas de frenado antibloqueo y los sistemas de frenado combinado
6.2.1.	L1e — L7e	Características de los frenos, con detalles y dibujos o fotografías de los tambores, los discos, los, la marca y el tipo de los conjuntos de zapatas/pastillas o los forros, las superficies útiles de frenado, el radio de los tambores, las zapatas o los discos:
6.2.2.	L1e — L7e	Diagrama de funcionamiento, descripción o dibujo del sistema de frenado, con detalles y dibujos de la transmisión y los mandos, así como una breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos utilizados en el sistema de frenado (4):
6.2.2.1.	L1e — L7e	Frenos delanteros, traseros y del sidecar, de disco o de tambor (4):
6.2.2.2.	L1e — L7e	Sistema de frenado de estacionamiento:
6.2.2.3.	L1e — L7e	Sistemas de frenado adicionales, en caso de frenado regenerativo, indicar el porcentaje de absorción indicado por el fabricante:
6.2.4.	L1e — L7e	Sistema de frenado antibloqueo / combinado / delantero-trasero
6.2.4.1.	L1e — L7e	Sistema de frenado antibloqueo: sí/no/opcional (4)
6.2.4.2.	L1e — L7e	Sistema de frenado combinado: sí/no/opcional (4)
6.2.4.3.	L1e — L7e	Sistema de frenado antibloqueo y combinado: sí/no/opcional (4)
6.2.5.	L1e — L7e	Depósitos hidráulicos (ubicación):
6.2.6.	L1e — L7e	Características particulares de los sistemas de frenado:
6.2.6.1.	L1e — L7e	Zapatas o pastillas de freno(4):
6.2.6.2.	L1e — L7e	Forros o pastillas (indicar marca, tipo, grado de material o marca de identificación):
6.2.6.3.	L1e — L7e	Manetas o pedales de freno(4): Incluir descripción en esquema o fotografías
6.2.6.4.	L1e — L7e	Otros dispositivos (en su caso), descripción:
6.3.		Seguridad eléctrica (vehículos eléctricos)
6.3.1.	L1e — L7e	Breve descripción de la instalación de los componentes del circuito eléctrico y dibujos o fotografías que muestren la ubicación de dicha instalación:
6.3.3.	L1e — L7e	Tensiones de funcionamiento (V):
6.4.		Estructuras de protección delanteras y traseras
6.4.1.		Estructura de protección delantera
6.4.1.1.	L1e — L7e	Descripción técnica detallada (con fotografías o dibujos):
6.4.1.2.	L1e — L7e	Materiales utilizados:
6.4.2.		Estructura de protección trasera
6.4.2.1.	L1e — L7e	Descripción técnica detallada (con fotografías o dibujos):
6.4.2.2.	L1e — L7e	Materiales utilizados:
6.5.		Acristalamiento, limpiaparabrisas, lavaparabrisas y sistemas de desescarchado y de desempañado
6.5.1.		Parabrisas
6.5.1.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Materiales utilizados, incluyendo marcas de homologación del componente:
6.5.2.		Otras ventanas
6.5.2.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Materiales utilizados, incluyendo marcas de homologación del componente:
6.5.3.		Acristalamiento del techo móvil
6.5.3.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Materiales utilizados, incluyendo marcas de homologación del componente:
6.5.4.		Otras lunas
6.5.4.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Materiales utilizados, incluyendo marcas de homologación del componente:
6.6.		Limpiaparabrisas
6.6.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Descripción técnica detallada (con fotografías o dibujos):
6.7.		Lavaparabrisas
6.7.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Descripción técnica detallada (con fotografías o dibujos):
6.8.		Desescarchado y desempañado
6.8.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Descripción técnica detallada (con fotografías o dibujos):
6.9.		Mandos accionados por el conductor, con identificación de los mandos, los testigos y los indicadores
6.9.1.	L1e — L7e	Disposición e identificación de los mandos, testigos e indicadores:
6.9.2.	L1e — L7e	Fotografías o dibujos de la disposición de los símbolos, mandos, testigos e indicadores:
6.10.		Indicador de velocidad y cuentakilómetros
6.10.1.		Indicador de velocidad
6.10.1.1.	L1e — L7e	Fotografías o dibujos del sistema completo:
6.10.1.2.	L1e — L7e	Intervalo de velocidades del vehículo indicadas:
6.10.1.5.	L1e — L7e	Método de funcionamiento y descripción del mecanismo de transmisión:

<table>
<tr><th>N.º</th><th>Sub-Cat.</th><th>Información detallada. Categoría L</th></tr>
<tr><td>6.10.2.</td><td></td><td>Cuentakilómetros</td></tr>
<tr><td>6.10.2.2.</td><td>L1e — L7e</td><td>Método de funcionamiento y descripción del mecanismo de transmisión:</td></tr>
<tr><td>6.11.</td><td></td><td>Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, incluidos el encendido y apagado automáticos del alumbrado</td></tr>
<tr><td>6.11.1.</td><td>L1e — L7e</td><td>Lista de todos los dispositivos (citar número, marcas, tipo, marcas de homologación de tipo de los componentes, intensidad máxima de los faros de carretera, color y testigo correspondiente):</td></tr>
<tr><td>6.11.2.</td><td>L1e — L7e</td><td>Diagrama que muestre la ubicación de los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa:</td></tr>
<tr><td>6.11.3.</td><td>L1e — L7e</td><td>Luces de señal de emergencia:</td></tr>
<tr><td>6.12.</td><td></td><td>Visibilidad trasera</td></tr>
<tr><td>6.12.1.</td><td></td><td>Retrovisores (indicaciones con respecto a cada retrovisor), incluyendo marcas de homologación del componente</td></tr>
<tr><td>6.12.1.1.</td><td>L1e — L7e</td><td>Uno o varios dibujos para la identificación del espejo que muestren su posición con respecto a la estructura del vehículo:</td></tr>
<tr><td>6.12.1.3.</td><td>L1e — L7e</td><td>Breve descripción de los componentes electrónicos del sistema de ajuste:</td></tr>
<tr><td>6.12.2.</td><td>L1e — L7e</td><td>Dispositivos de visión indirecta distintos de los retrovisores</td></tr>
<tr><td>6.12.2.1.</td><td>L1e — L7e</td><td>Descripción del dispositivo:</td></tr>
<tr><td>6.13.</td><td></td><td>Estructura de protección en caso de vuelco (ROPS)</td></tr>
<tr><td>6.13.1.</td><td>L7e-B2</td><td>Descripción técnica detallada, ubicación, fijación, etc. (con fotografías o dibujos):</td></tr>
<tr><td>6.13.2.2.</td><td>L7e-B2</td><td>Materiales y método de fabricación:</td></tr>
<tr><td>6.13.3.1.</td><td>L7e-B2</td><td>Otros elementos de protección contra la intemperie (descripción):</td></tr>
<tr><td>6.14.</td><td></td><td>Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención</td></tr>
<tr><td>6.14.1.</td><td>L2e, L4e, L5e-B, L6eB y L7e</td><td>Número y ubicación de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención y asientos en los que pueden utilizarse; rellenar el cuadro siguiente:
(I = a la izquierda, D = a la derecha, C = en el centro)</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Configuración de los cinturones de seguridad e información relacionada
<table>
<tr><th></th><th></th><th></th><th>Marca de homologación</th><th>Variante, en su caso</th><th>Dispositivo de ajuste de la altura del cinturón (indicar: sí/no/opcional)</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Primera fila de asientos</td><td rowspan="3">{</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>C</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>D</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">Segunda fila de asientos</td><td rowspan="3">{</td><td>I</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>C</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>D</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6">(I = izquierda, C = centro, D = derecha)</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>6.14.2.</td><td>L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e</td><td>Descripción de un tipo específico de cinturón, con un anclaje fijado al respaldo del asiento o que incluye un disipador de energía:</td></tr>
<tr><td>6.14.4.</td><td>L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e</td><td>Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos:</td></tr>
<tr><td>6.15.</td><td></td><td>Anclajes de los cinturones de seguridad</td></tr>
<tr><td>6.15.1.</td><td>L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e</td><td>Fotografías o dibujos de la carrocería que muestren la ubicación y las dimensiones reales y efectivas de los anclajes, así como el punto R:</td></tr>
<tr><td>6.15.2.</td><td>L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e</td><td>Dibujos o fotografías de los anclajes y de las partes de la estructura del vehículo a las que están fijados (con indicación de la naturaleza de los materiales utilizados):</td></tr>
</table>

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L

Configuración de los anclajes de los cinturones de seguridad e información relacionada

					Ubicación de los anclajes	
					Estructura del vehículo	Estructura del asiento
Primera fila de asientos						
Asiento derecho		Anclajes inferiores Anclajes superiores		exterior interior		
Asiento central		Anclajes inferiores Anclajes superiores		derecha izquierda		
Asiento izquierdo		Anclajes inferiores Anclajes superiores		exterior interior		
Segunda fila de asientos						
Asiento derecho		Anclajes inferiores Anclajes superiores		exterior interior		
Asiento central		Anclajes inferiores Anclajes superiores		derecha izquierda		
Asiento izquierdo		Anclajes inferiores Anclajes superiores		exterior interior		

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L
6.15.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e	Marca de homologación de tipo correspondiente a cada ubicación:
6.15.6.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e	Fotografías o dibujos de la carrocería que muestren la ubicación y las dimensiones reales y efectivas de los anclajes, así como el punto R:
6.15.7.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e	Observaciones:
6.16.		Plazas de asiento (sillines y asientos)
6.16.1.	L1e — L7e	Número de plazas de asiento:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Ubicación y disposición (8):
6.16.2.	L1e — L7e	Configuración de las plazas de asiento: asiento/sillín (4)
6.16.3.	L1e — L7e	Descripción y dibujos o fotografías
6.16.3.1.	L1e — L7e	de los asientos y sus anclajes:
6.16.3.2.	L1e — L7e	del sistema de ajuste:
6.16.3.3.	L1e — L7e	de los sistemas de desplazamiento y bloqueo:
6.16.3.4.	L1e — L7e	de los anclajes de los cinturones de seguridad incorporados en la estructura del asiento:
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e	Coordenadas o dibujo del punto R de todas las plazas de asiento:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e	Asiento del conductor:
6.16.4.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B y L7e	Las demás plazas de asiento:
6.16.5.	L1e — L7e	Ángulo previsto del torso:
6.16.5.1.	L1e — L7e	Asiento del conductor:
6.16.5.2.	L1e — L7e	Las demás plazas de asiento:
6.16.6.	L1e — L7e	Intervalo de ajuste del asiento:
6.16.6.1.	L1e — L7e	Asiento del conductor:
6.16.6.2.	L1e — L7e	Las demás plazas de asiento:
6.17.		Maniobrabilidad, propiedades de giro en curva y capacidad de giro
6.17.2.		Transmisión y mando de la dirección
6.17.2.1.	L1e — L7e	Configuración de la transmisión de la dirección (especificar delantera y trasera):
6.17.2.2.1.	L1e — L7e	Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos:
6.17.2.6.	L2e, L5e, L6e y L7e	Método de asistencia:
6.18.		Combinación de neumáticos y ruedas
6.18.1.		Neumáticos
6.18.1.1.		Designación del tamaño
6.18.1.1.1.	L1e — L7e	Eje 1:
6.18.1.1.2.	L1e — L7e	Eje 2:
6.18.1.1.3.	L4e	Rueda del sidecar:
6.18.1.2.	L1e — L7e	Índice mínimo de capacidad de carga: …. con la carga máxima sobre cada neumático: …. kg
6.18.1.3.	L1e — L7e	Símbolo de la categoría de velocidad mínima compatible con la velocidad máxima teórica del vehículo por construcción:
6.18.1.4.	L1e — L7e	Presión de los neumáticos recomendada por el fabricante del vehículo:..... kPa
6.18.2.		Ruedas
6.18.2.1.	L1e — L7e	Tamaño de las llantas:
6.18.2.2.	L1e — L7e	Categorías de uso compatibles con el vehículo:
6.18.2.3.	L1e — L7e	Circunferencia de rodadura nominal:
6.19.		Placa de limitación de la velocidad máxima del vehículo y su ubicación en el vehículo
6.19.1.	L7e-B1 y L7e-B2	Placa de limitación de la velocidad máxima S /N.P.
6.19.2.	L7e-B1 y L7e-B2	Esquema de la Ubicación de la placa de limitación de la velocidad máxima (indicar las variantes, si es necesario; pueden utilizarse dibujos y fotografías, según proceda):
6.20.		Protección de los ocupantes del vehículo, incluidos el acondicionamiento interior y las puertas del vehículo
6.20.1.		Carrocería
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B y L7e	Materiales utilizados y métodos de fabricación:
6.20.2.		Puertas de los ocupantes, cerrojos y bisagras
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Número de puertas y configuración, dimensiones
6.20.2.2.	L2e, L5e, L6e y L7e	Dibujo o fotografías de los cerrojos y las bisagras y de su posición en las puertas:
6.20.3.		Protección interior de los ocupantes
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Fotografías, dibujos o fotografías descriptivas:
6.20.4.		Apoyacabezas

N.º	Sub-Cat.	Información detallada. Categoría L
6.20.4.1.	L2e, L5e, L6e y L7e	Apoyacabezas: integrados/desmontables/separados (4)
6.21.		Potencia total continua máxima o limitación de la velocidad máxima del vehículo por construcción
6.21.1.		Reguladores de la propulsión o el tren de transmisión
6.21.1.1.	L1e — L7e	Número (mínimo dos, excepto L3e-A3 y L4e-A3):
6.21.1.2.	L1e — L7e	¿Cómo se garantiza la redundancia de los reguladores?:
6.21.1.5.	L1e — L7e	Finalidad declarada de los reguladores: limitación de la velocidad máxima del vehículo por construcción, limitación de la potencia máxima o protección contra el exceso de velocidad del motor (4):
7.		Información sobre la fabricación del vehículo
7.1.		Dispositivos de acoplamiento y de fijación
7.1.1.	L1e — L7e	Vehículo de la categoría L equipado con dispositivo de acoplamiento: sí/no/opcional (4)
7.1.4.	L1e — L7e	Fotografías o dibujos que muestren la ubicación y la configuración de los dispositivos de acoplamiento:
7.2.		Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada
7.2.1.		Dispositivo de protección
7.2.1.1.	L1e — L7e	Descripción sucinta de los dispositivos de protección utilizados:
7.2.2.		Inmovilizador del vehículo
7.2.2.1.	L1e — L7e	Descripción técnica del inmovilizador del vehículo y de las medidas adoptadas contra la activación involuntaria:
7.3.		Compatibilidad electromagnética (CEM)
7.3.1.	L1e — L7e	Se cumplen los requisitos conforme al Reglamento n.º10 de la CEPE (DO L 254 de 20.9.2012, p. 1) incluyendo la documentación pertinente en la ficha de características: sí/no
7.3.3.	L1e — L7e	Indicación del valor nominal de la resistencia en corriente continua y, en el caso de cables de encendido resistivos, indicación de su resistencia nominal por metro:
7.4.		Salientes exteriores
7.4.1.	Vehículos L1e — L7e con carrocería	Disposición general (dibujo o fotografías acompañados, si es necesario, de datos dimensionales o de texto) en la que se indique la ubicación de las secciones añadidas, con vistas de las partes de la superficie exterior que puedan considerarse fundamentales con respecto a los salientes exteriores, por ejemplo, y en su caso: parachoques, línea de suelo, montantes de puertas y ventanas, rejillas de toma de aire, rejilla del radiador, limpiaparabrisas, vierteaguas, manillas, correderas, trampillas, bisagras y cierres de puertas, ganchos, anillos, manivelas, elementos decorativos, símbolos, emblemas y huecos, y cualquier otra parte de la superficie exterior que pueda considerarse fundamental (por ejemplo, los equipos de alumbrado):
7.5.		Almacenamiento de combustible
7.5.1.		Depósitos de combustible
7.5.1.1.		Depósitos principales de combustible
7.5.1.1.1.	L1e — L7e	Capacidad máxima:
7.5.1.1.2.	L1e — L7e	Materiales utilizados:
7.5.1.2.		Depósitos de combustible de reserva:
7.5.1.2.1.	L1e — L7e	Capacidad máxima:
7.5.1.2.2.	L1e — L7e	Materiales utilizados:
7.5.1.4.	L1e — L7e	Dibujo que muestre claramente la ubicación de los depósitos en el vehículo:
7.5.1.5.	L1e — L7e	Dibujo de la pantalla térmica situada entre el depósito y el dispositivo de escape:
7.5.2.		Depósitos de gas natural comprimido (GNC)
7.5.2.1.	L1e — L7e	Por lo que respecta a los depósitos de GNC instalados en el vehículo, la presente ficha de características deberá complementarse con la ficha de características aplicable conforme al Reglamento n.º 110 de la CEPE prescrita para la categoría de vehículos M1.
7.5.3.	L1e — L7e	Depósitos de gas licuado de petróleo (GLP)
7.5.3.1.	L1e — L7e	Por lo que respecta a los depósitos de GLP instalados en el vehículo, la presente ficha de características deberá complementarse con la ficha de características aplicable conforme al Reglamento n.º 67 de la CEPE prescrita para la categoría de vehículos M1.
7.6.		Requisitos funcionales del diagnóstico a bordo (DAB)
7.6.1.		Sistema de diagnóstico a bordo
7.6.1.1.	L1e — L7e	Fase I: sí/no
7.6.1.2.	L1e — L7e	Fase II: sí/no
7.6.2.		Información general del sistema DAB
7.6.2.1.	L3e—L7e (10)	Descripción escrita o dibujo del indicador de mal funcionamiento:
7.6.2.2.	L3e—L7e (10)	Lista y función de todos los componentes supervisados por el sistema DAB:
7.7.		Asideros y reposapiés para pasajeros
7.7.1.		Asideros
7.7.1.1.	L1e — L7e	Configuración: correa y/o mango
7.7.1.3.	L1e — L7e	Fotografías o dibujos que muestren su ubicación y configuración:
7.7.2.		Reposapiés
7.7.2.1.	L1e — L7e	Fotografías o dibujos que muestren su ubicación y configuración:
7.8.		Espacio destinado a la placa de matrícula
7.8.1.	L1e — L7e	Ubicación de la placa de matrícula trasera (indicar las variantes, si es necesario; pueden utilizarse dibujos, según proceda):
7.8.1.1.	L1e — L7e	Altura del borde superior con respecto a la superficie de la vía:mm
7.8.1.2.	L1e — L7e	Altura del borde inferior con respecto a la superficie de la vía:mm
7.8.1.4.	L1e — L7e	Dimensiones (largo × ancho): …mm × …mm
7.8.1.5.	L1e — L7e	Inclinación del plano respecto a la vertical: …. grados.
7.9.		Caballetes
7.9.1.	L1e y L3e	Configuración: centrales o laterales (4)
7.9.2.	L1e y L3e	Materiales de fabricación utilizados:
7.9.3.	L1e y L3e	Fotografías y dibujos que muestren la ubicación de los caballetes en relación con la estructura del vehículo:

Notas explicativas:

(1) En el caso de motores de combustión interna.

(2) Clasificación con arreglo al Reglamento de la Unión Europea vigente. Por ejemplo «L3e-A1E» para una motocicleta enduro de prestaciones bajas.

(3) Suprimir la entrada si no procede.

(4) Suprimir lo que no proceda (no es necesario suprimir nada si es aplicable más de una opción).

(5) Indicar la configuración mediante los siguientes códigos:

– D: lado derecho del vehículo – I: lado izquierdo del vehículo

– DL: parte delantera del vehículo

– T: parte trasera del vehículo

Ejemplo correspondiente a un vehículo con dos puertas a la izquierda y una puerta a la derecha: 2I, 1D

(6) Este valor se calculará ([] = 3,1416 y redondeará al cm^3 más próximo.

(7) Especificar la tolerancia.

(8)Indicar la ubicación mediante los siguientes códigos:

– fx: número de fila

– D: lado derecho del vehículo

– C: centro del vehículo

– I: lado izquierdo del vehículo

Ejemplo correspondiente a un vehículo con una primera fila de dos plazas de asiento delanteras, una a la derecha y otra a la izquierda, y una segunda fila de una plaza de asiento trasera, en el centro: f1: 1D,1I f2: 1C

(9) Indicar el tipo de combustible mediante los siguientes códigos:

– GS: gasolina

– B5: diésel

– M: mezcla

– GLP: gas licuado de petróleo

– GN: gas natural – BM: biometano

– E5: gasolina E5

– E10: gasolina E10

– E85: etanol E85

– BD: biodiesel

– H2: hidrógeno

– H2GN: mezcla de hidrógeno y gas natural

– A: aire comprimido

– O: otro.

Nota: los vehículos que puedan funcionar tanto con gasolina como con un combustible gaseoso, pero en los que el sistema de gasolina solo esté instalado para casos de emergencia o para el arranque y disponga de un depósito que no pueda contener más de 5 litros, se considerarán, a efectos de ensayo, vehículos que funcionan solamente con combustible gaseoso.

(10) Vehículos de categoría L equipados con DAB con arreglo al Reglamento de la Unión Europea en vigor.

(11) Norma ISO 612:1978: «Vehículos automóviles. Dimensiones de los automóviles y vehículos remolcados. Denominaciones y definiciones».

(12) Esta cifra se redondeará a la décima de milímetro más próxima.

(13) Especificar los detalles indicados de cada variante propuesta.

(14) «A» para un cinturón de tres puntos;

«B» para un cinturón de dos puntos;

«S» para tipos especiales de cinturones (en este caso debe facilitarse información sobre la naturaleza de estos tipos en el punto 6.15.7,

«Observaciones»);

«Ar», «Br» o «Sr» para un cinturón con carrete de inercia;

«Are», «Bre» y «Sre» para un cinturón con carrete de inercia y un dispositivo de absorción de energía en por lo menos un anclaje.

(15) Indicar la ubicación del centro del número de identificación del vehículo (VIN, vehicle identification number) o la placa reglamentaria mediante los códigos siguientes:

– D: lado derecho del vehículo

– C: centro del vehículo

– I: lado izquierdo del vehículo

– x: distancia horizontal (en mm) desde el eje delantero (precedida del signo menos si se encuentran delante del eje delantero)

– y: distancia horizontal (en mm) desde la línea central longitudinal del vehículo

– z: distancia (en mm) desde el suelo

– (r/a): es preciso retirar o abrir piezas para acceder al marcado

Ejemplo de un VIN colocado en el lado derecho de la tija de dirección de una motocicleta, 500 mm por detrás del eje delantero, a 30 mm de la línea central y a 1100 mm de altura:

D, x500, y30, z1100

Ejemplo de una placa reglamentaria instalada en un cuatriciclo, en el lado derecho del vehículo, 100mm por delante del eje delantero, a 950 mm de la línea central longitudinal del vehículo y a 700 mm de altura, debajo del capó:

D, x100, y950, z700 (r/a)

(17) Indicar el código alfanumérico de tipo-variante-versión o «TVV» asignado a cada tipo, variante y versión, conforme al punto 2.3 de la parte B del Anexo I del Reglamento de ejecución (UE) n.º 901/2014. Para la identificación de variantes y versiones puede emplearse el cuadro que figura en el punto 2.3 de la parte B del Anexo I del Reglamento de ejecución (UE) n.º 901/2014.

(18) En caso de homologación multifásica, facilitar esta información en relación con cada fase.

(19) Facilitar esta información con respecto a cada componente y cada unidad técnica independiente instalados en el vehículo o sistema.

(20) Facilitar esta información con respecto a cada motor de combustión, motor eléctrico y aplicación híbrida.

(21) Facilitar esta información con respecto a cada tipo de vehículo.

(22) Con relación a los ciclos diseñados para funcionar a pedal, indicar la velocidad máxima para la que ofrece asistencia el motor eléctrico.

(23) Ejes con ruedas gemelas/ Ejes motores:

DL: delantero(a)s

T: trasero(a)s

M: medio(a)s (en el caso de vehículos con sidecar)

DL & T: delantero(a)s y trasero(a)s Ejemplos:

– ruedas gemelas: DL (ruedas gemelas delanteras de un vehículo de la subcategoría L5e-A)

– ejes motores: T (eje motor trasero de una motocicleta L3e-A1)

(25) En el caso de vehículos eléctricos híbridos recargables desde el exterior, deberán indicarse los valores «ponderados, combinados» de CO2, consumo de combustible y consumo de energía eléctrica.

(26) Indicar la disposición de los cilindros mediante los códigos siguientes:

– A: alineados

– V: en V

– O: motor de cilindros opuestos

– U: motor de cilindro único

R: motor de émbolo rotativo

(27) En el caso de más de un motor eléctrico, indicar la suma de todos los motores.

(28) Indicar la distancia longitudinal entre el eje delantero y el eje del sidecar.

(29) Solo en el caso de motores de encendido por compresión.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Ficha Reducida. Vehículos de categoría L
Marca:
Tipo (VT)
Variante (VT)
Versión (VT)
Denominación comercial
Categoría, subcategoría y subsubcategoría del vehículo (VT)
Nombre y dirección del fabricante del vehículo de base:
Nombre y dirección del fabricante de la última fase de fabricación o transformador del vehículo
Nombre y dirección del representante del fabricante
Emplazamiento de la placa del fabricante
Parte fija VIN o número(s) de bastidor(es) afectados en caso de series cortas o casos excepcionales aplicaciones particulares según art. 5.
Emplazamiento del número de identificación del vehículo (VIN)
Número de homologación CE (Si procede):
Fecha:
CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
N.º de ejes y ruedas
Ejes con ruedas gemelas
Ejes motrices
Distancia entre ejes / del sidecar
MASAS Y DIMENSIONES (en mm y kg)

Ficha Reducida. Vehículos de categoría L
Vía delantera
Vía trasera / vía del sidecar
Longitud
Longitud máxima admisible del vehículo completado / transformado
Anchura
Anchura máxima admisible del vehículo completado / transformado
Altura
Masa en orden de marcha
Masa real
Masa máxima en carga técnicamente admisible
Masa máxima en carga técnicamente admisible 1.º eje
Masa máxima en carga técnicamente admisible 2.º eje
Masa máxima en carga técnicamente admisible en eje de sidecar
Masa máxima remolcable: Con freno / sin freno (en su caso)
Masa Máxima técnicamente admisible del conjunto
UNIDAD MOTRIZ
Fabricante o marca del motor
Código marcado en el motor
MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA
Principio de funcionamiento
Número y disposición de los cilindros
Cilindrada
Tipo de combustible o fuente de energía
Potencia máxima neta (kW) a (min-1) (VT)
Tipo de refrigeración
Sistema de alimentación (Carburador/inyección)
Relación entre la potencia neta max /masa del veh. en orden de marcha (VT)
MOTOR ELÉCTRICO
Potencia durante 15/30 minutos (kW)
Configuración eléctrica del vehículo
Eléctrico puro de batería BEV/eléctrico híbrido no enchufable HEV/humano y eléctrico/ eléctrico de autonomía extendida
REEV
Categoría del vehículo eléctrico híbrido: Carga exterior: PHEV
TRANSMISIÓN
Velocidad máxima del vehículo por construcción / declarada por el fabricante (VT)
Transmisión (tipo)
Relaciones de transmisión (n.º y relaciones)
Relación final
SUSPENSIÓN
Breve descripción del tipo de suspensión delantera / trasera y sidecar
Designación de la medida del neumático eje 1 (indicar índices de carga y velocidad mínimos)
Designación de la medida del neumático eje 2 (indicar índices de carga y velocidad mínimos)
Designación de la medida del neumático eje sidecar (indicar índices de carga y velocidad mínimos)
Reglamento de homologación de neumáticos
DIRECCIÓN
Dirección (tipo): ..... Asistencia: .....
FRENADO
Breve descripción del dispositivo de frenado de servicio (delantero/trasero/combinado)
Dispositivos de frenado situados en el eje delantero
Dispositivos de frenado situados en el eje trasero
Dispositivo de frenado de estacionamiento
Sistema avanzado de frenado: ABS / CBS / ABS y CBS / ninguno:
CARROCERÍA
Tipo de carrocería (vehículos de 3 y 4 ruedas)
Elementos de protección aerodinámica: moto desnuda/carenado integral/ semi-carenado
Número y disposición de las puertas
Número y emplazamiento de los asientos
N.º de plazas
Marca de homologación CE del dispositivo de acoplamiento, en su caso
Tipos o clases de dispositivos de enganche que pueden instalarse
Valores característicos: D / S
Dispositivo contra la utilización no autorizada del vehículo: Sí /NO / Opcional
Cinturones de seguridad: indicar tipo y contraseñas de homologación en su caso
Espejos retrovisores: Numero y código de homologación
Dispositivo de señalización acústica: (Código de homologación del componente)
Velocímetro y Cuentakilómetros: (Tipo y rango de medición)
Asideros para el pasajero N.º: Indicar Cincha o asidero(s) rígido(s)
Descripción de los dispositivos luminosos utilizados: N.º y códigos de homologación

Ficha Reducida. Vehículos de categoría L
EFICACIA MEDIOAMBIENTAL
Nivel de ruido parado: dB(A) a min-1 (VT)
Nivel de ruido en marcha: dB(A) a min-1 (VT)
Dispositivo de escape / Silenciosos
Marca
Código o identificación marcado en el (los) dispositivo(s)
Catalizador / Sonda lambda:
Valor de CO (g/ min) en ciclomotores, (% volumen) otras categorías (VT)
Valor corregido coeficiente absorción: min-1 (Para encendido compresión).
Emisión de CO2 (Combinado) (en su caso) (VT)
Potencia Fiscal (CVF)
Autonomía eléctrica km
Consumo eléctrico Wh/km
VT: Vehículo apropiado para transformar su nivel de prestaciones entre las categorías L3e/L4e subcategorías A2 y A3 y viceversa
Observaciones
Opciones y accesorios incluidos en la homologación de tipo:
Firma autorizada según el RFFR, técnico competente en caso de homologación individual o sello del servicio técnico

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate. En el caso de vehículos completados, dicha codificación permitirá identificar el TVV de base sobre el que se realiza el completado.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 3

Serie Corta Nacional

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice incluye a los tipos de vehículos incompletos, completos y completados, pertenecientes a las categorías L, definidos en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

Los límites de cantidad de los vehículos producidos en serie corta nacional serán los establecidos en el Reglamento de la Unión Europea vigente.

En los epígrafes que corresponda a vehículos completos, completados o incompletos, se indicará lo que proceda.

En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo incompleto, que se documentará con la información que provenga de fases anteriores.

PARTE II

Ficha de Características

Se aportará la información que figura en la parte II del Apéndice 2.

PARTE III

Modelos de fichas reducidas

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en la parte IV del apéndice 2.

PARTE V

Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 4

Homologación Individual

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a las categorías de vehículos completos y completados, pertenecientes a las categorías L, definidos en el Reglamento de la Unión Europea vigente para la materia.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de fichas reducidas son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

PARTE III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en aplicaciones particulares, series cortas nacionales y homologación Individual

(Vehículos de categoría L)

PARTE I

N.º	Acto Reglamentario (6) (*) (H)	Serie Corta Nacional	Aplicaciones particulares Según Art. 5	Homologaciones Individuales	
				Completos	Completados
A1	Ensayos relativos al medio ambiente	A (5)	B (5)	B (5)	A (5)
A2	Velocidad máxima,	A	B	B	A
	Potencia y Par máximos	A	C (5)	C (5)	A (5)
A3	Nivel sonoro	A	B (5)	B (5)	A
B1	Avisadores Acústicos	X (2) A (4)	B (4) (7)	B (4) (7)	X (2) A (4)
B2	Frenado	A	B (5)	B (5)	A
B3	Seguridad eléctrica	A	B	B	A
B4	Declaración ensayos de durabilidad de los sistemas de seguridad, piezas y equipos	A	C (5)	B (5)	C (5)
B5	Estructuras de protección delanteras y traseras	A	B (5)	B (5)	B (5)
B6	Cristales, limpiaparabrisas, lavaparabrisas, dispositivos antihelio y anti vaho	X (2) A (4)	B (4) (7)	B (4) (7)	X (2) A (4)
B7	Identificación de mandos	B (5)	B (5)	B (5)	A
B8	Instalación dispositivos de alumbrado	X (2) A (4)	B (4) (7)	B (4) (7)	X (2) A (4)
B9	Visibilidad trasera	A (4) (7)	B (4) (7)	B (4) (7)	A (4) (7)
B10	Estructura de protección en caso de vuelco	A	B (5)	B (5)	B (5)
B11	Cinturones de seguridad y sus anclajes	X (2) A (4)	B (4)	B (4) (7)	X (2) A (4)
B12	Plazas de asiento (sillines)	A	B	B	B
B13	Maniobrabilidad	A	B	B	B
B14	Instalación de neumáticos	A (4) (7)	B (4)	B (4) (7)	A (4) (7)
B15	Placa relativa a la limitación de la velocidad máxima	A	C	C	C
B16	Protección de los ocupantes del vehículo, incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas y las puertas del vehículo	A	B	B	B
B17	Potencia nominal o neta continua máxima y/o limitación de la velocidad del vehículo por construcción	C	B	B	B
B18	Integridad de la estructura del vehículo	C	B	B	B
C1	Medidas contra la manipulación	C	C (5)	C (5)	A
C4	Dispositivos de acoplamiento y de fijación	X (2) A (4)	B (4) (2)	B (4) (2)	X (2) A (4)
C5	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	A (5)	B (5)	B (5)	A (5)
C6	Compatibilidad electromagnética (CEM)	A (3)	B	B	A (3)
C7	Salientes exteriores	A	B	B	A
C8	Almacenamiento de combustible	B (4) (7)	B	B	B (4) (7)
C9	Plataformas de carga	A	B	B	B
C10	Masas y Dimensiones	A	B	B	A
C11	Sistemas de diagnóstico a bordo	A	N.A.	N.A.	B
C12	Dispositivos de retención para pasajeros y apoyapiés	A	B (5)	B (5)	N.A.
C13	Emplazamiento de la placa de matrícula	A	B (5)	B (5)	A

N.º	Acto Reglamentario (6) (*) (H)	Serie Corta Nacional	Aplicaciones particulares Según Art. 5	Homologaciones Individuales	
				Completos	Completados
C14	Información relativa a la reparación y el mantenimiento	C	C	N.A.	C
C15	Caballete de apoyo	A	B	B	A
-	Inscripciones Reglamentarias	A	C (5)	C (5)	A
-	Indicador de velocidad	A	B	B	A

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la

Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones

Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones

Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la

Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones

Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción.

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito)

RGV: Reglamento general de vehículos

(*) Los requisitos aplicables a estas categorías están recogidos en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente. UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación

(5) En el caso de vehículos singulares, la autoridad de homologación podrá eximir de alguno de los requisitos de los actos reglamentarios exigidos a condición de que el fabricante justifique la inaplicabilidad de dicho requisito en su caso concreto. Un servicio técnico deberá certificar dicha inaplicabilidad.

(6) Los Actos Reglamentarios o requisitos exigibles para cada categoría serán los mencionados en los correspondientes anexos del Reglamento de la Unión Europea vigentes en la materia.

(7) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes, deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

ANEXO III

Homologación Nacional de Vehículos

Anexo Técnico sobre Homologación Nacional de vehículos de las categorías M y N

(Incluye: Serie Corta Nacional y Homologación Individual)

Índice

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: Tipo, Variante y Versión.
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Homologación Nacional de tipo. No procede

Apéndice 3: Serie Corta Nacional.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelo de ficha reducida de características.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 4: Homologación Individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelo de ficha reducida de características.
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de actos reglamentarios para la homologación de vehículos en series cortas nacionales y Homologación Individual.

Parte I: Vehículos de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3.

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición según categorías de: Tipo, variante y versión

Para los vehículos de las categorías M y N:

Serán de aplicación los criterios para los tipos, variantes y versiones establecidos en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Homologación Nacional de Tipo:

No procede.

Serie Corta Nacional:

Para todas las Categorías y Vehículos incompletos, completos y las diferentes fases de completado.

e9*NKS*xxxxx*xx.

Constará de cuatro secciones separadas por un asterisco,

Primera sección: «e9»
Segunda sección: «NKS»
Tercera sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Cuarta sección: Una secuencia numérica de dos dígitos que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Homologación Individual:

HIB-xxxxx (vehículos categoría M1 completos/completados)
HIG-xxxxx (vehículos categorías M2 y M3 completos/completados)
HIC-xxxxx (vehículos categoría N completos/completados)

Constará de los caracteres HI seguida de la letra identificativa de la categoría y seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual.

En los casos de corrección, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Homologación Nacional de Tipo (categorías M y N)

No procede.

APÉNDICE 3

Serie Corta Nacional (categorías M y N)

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los tipos de vehículos incompletos, completos y completados, pertenecientes a las categorías M y N, definidos en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice I de este anexo.

Los límites de cantidad de los vehículos producidos en serie corta nacional serán los establecidos en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, la cual irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.

En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo de la fase anterior, mencionando la correspondencia entre ambas fases.

(Se rellenarán todos los epígrafes a excepción de los campos que procedan en función de la categoría del vehículo, en los que se indicará N.A.)

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de fichas reducidas son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

Epígrafe	Ficha de características. Categoría M y N
0.	GENERALIDADES
0.1.	Marca (razón social del fabricante) del vehículo
0.2.	Tipo
0.2.1.	Denominación comercial (si está disponible):
0.2.2	Tipo: Variante(s): Versión o versiones: Para los vehículos que han recibido una homologación multifásica, información sobre la homologación de tipo del vehículo de base o del vehículo en la fase anterior (enumere la información para cada fase. Para ello puede utilizarse una matriz) (en caso de vehículo completado, indicar la fase de fabricación): Número de homologación (si procede) del vehículo de base (incluido el número de extensión):
0.2.2.1	Descripción del vehículo incompleto/completo/completado p.e. camión cisterna 4x2, furgón cerrado, camión capitoné, tractora 6x4 con 5.º rueda)
0.3.	Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en él (b)
0.3.1.	Emplazamiento de estas marcas
0.4.	Categoría de vehículo (c):
0.4.1.	Clasificación según las mercancías peligrosas a cuyo transporte se destine:
0.5.	Nombre y dirección del fabricante del vehículo completo:
0.5.1	Nombre y dirección del fabricante del vehículo de base:
0.5.2	Nombre y dirección del fabricante del vehículo incompleto:
0.5.3	Nombre y dirección del fabricante del vehículo completado:
0.8.	Nombre y dirección o direcciones de las plantas de montaje:
0.9	Nombre y dirección del representante autorizado del fabricante (en su caso):
1.	CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
1.1.	Fotografías o planos de un vehículo representativo:
1.3.	Número de ejes y ruedas:
1.3.1	Número y emplazamiento de ejes de ruedas gemelas
1.3.2.	Número y localización de los ejes de dirección:
1.3.3.	Ejes motrices (número, localización, interconexión):
1.4.	Bastidor (en su caso), (plano general):
1.6.	Localización y disposición del motor:
1.9	Especifique si el vehículo tractor está destinado a arrastrar semirremolques u otros remolques y si el remolque es un semirremolque, un remolque con barra de tracción, un remolque de eje central o un remolque con barra de tracción rígida.
1.10	Especifique los vehículos diseñados especialmente para el transporte de mercancías a temperatura controlada
2.	MASAS Y DIMENSIONES (f) (g) (7) (kg y mm) (en su caso, haga referencia a los planos)
2.1.	Distancias entre ejes (a plena carga) ([g1])
2.1.1	Vehículos de 2 ejes:
2.1.2	Vehículos de 3 o más ejes
2.1.2.1	Distancia entre ejes consecutivos, desde el eje más adelantado hasta el eje de cola:
2.1.2.2	Distancia total entre ejes
2.2	Quinta rueda
2.2.2	Para las unidades de tracción de los semirremolques
2.2.2.1	Avance de la quinta rueda (máximo y mínimo; indique los valores autorizados para un vehículo incompleto) ([g2])
2.3.1.	Vía de cada eje de dirección ([g4]):
2.3.2.	Vía de los demás ejes ([g4]):
2.4.	Gama de dimensiones (generales) del vehículo
2.4.1.	Para bastidor sin carrocería
2.4.1.1.	Longitud ([g5])
2.4.1.1.1.	Longitud máxima admisible del vehículo completado:
2.4.1.1.2.	Longitud mínima admisible del vehículo completado:
2.4.1.2	Anchura ([g7])
2.4.1.2.1	Anchura máxima admisible del vehículo completado:
2.4.1.2.2	Anchura mínima admisible del vehículo completado:
2.4.1.3	Altura (en orden de marcha) (en caso de suspensión regulable en altura, indique la posición normal de marcha) ([g8]):
2.4.2.	Para bastidor con carrocería
2.4.2.1.	Longitud ([g5]):
2.4.2.1.1.	Longitud de la zona de carga:
2.4.2.2.	Anchura ([g7])

Epígrafe	Ficha de características. Categoría M y N
2.4.2.2.1.	Espesor de las paredes (en caso de vehículos destinados al transporte de mercancías a temperatura controlada):
2.4.2.3.	Altura (en orden de marcha) (en caso de suspensión regulable en altura, indique la posición normal de marcha) (g[8]):
2.4.2.5	Voladizo trasero:
2.5.	Masa mínima sobre el eje o ejes de dirección de vehículos incompletos
2.6.	Masa en orden de marcha (h) a) Mínima y máxima de cada variante b) Masa de cada variante (debe facilitarse un cuadro)
2.6.1.	Distribución de esta masa entre los ejes y, en caso de un semirremolque o remolque de eje central, carga sobre el punto de acoplamiento: a) Mínima y máxima de cada variante b) Masa de cada variante (debe facilitarse un cuadro)
2.6.2	Masa del equipamiento opcional (según la definición del artículo 2, Punto 5, del Reglamento (UE) 1230/2012.
2.7.	Masa mínima del vehículo completado declarada por el fabricante, en caso de vehículo incompleto:
2.8.	Masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante (3) (i):
2.8.1.	Distribución de esta masa entre los ejes y, en caso de un semirremolque o remolque de eje central, carga sobre el punto de enganche (3):
2.9.	Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
2.10.	Masa máxima técnicamente admisible en grupo de ejes:
2.11.	Masa máxima remolcable técnicamente admisible del vehículo de motor, en caso de:
2.11.1.	Remolque con barra de tracción:
2.11.2.	Semirremolque:
2.11.3.	Remolque de eje central:
2.11.4	Remolque con barra de tracción rígida
2.11.5	Masa máxima técnicamente admisible del conjunto (3):
2.11.6.	Masa máxima del remolque sin frenos:
2.12.	Carga vertical estática/masa máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento del vehículo
2.12.1.	Del vehículo de motor:
2.16.	Masas máximas admisibles para matriculación/circulación (MMA) optativo
2.16.1.	Masa máxima en carga admisible para matriculación/circulación:
2.16.2.	Masa máxima en carga admisible para matriculación/circulación en cada eje y, en caso de un semirremolque o remolque de eje central, carga prevista en el punto de acoplamiento declarada por el fabricante si es inferior a la masa máxima técnicamente admisible sobre el punto de acoplamiento:
2.16.3.	Masa máxima en carga admisible para matriculación/circulación por cada grupo de ejes
2.16.4.	Masa máxima remolcable admisible para matriculación/circulación
2.16.5.	Masa máxima admisible del conjunto para matriculación/circulación
3.	UNIDAD MOTRIZ (k)
3.1.	Fabricante del motor:
3.1.1.	Código del motor asignado por el fabricante (marcado en el motor, o identificado de otra manera):
3.1.2	Número de homologación (si procede) y marcado de identificación de combustible: (Sólo vehículos pesados)
3.2.	Motor de combustión interna
3.2.1	Motor de combustión interna
3.2.1.1.	Principio de funcionamiento: encendido por chispa/ por compresión / combustible dual. Ciclo: cuatro tiempos/dos tiempos/rotativo (1)
3.2.1.1.1	Tipo de motor de combustible dual: tipo 1A/tipo 1B/tipo 2A/tipo 2B/tipo 3B (1) (X1)
3.2.1.2.	Número y disposición de los cilindros
3.2.1.3.	Cilindrada (m):..... cm^3
3.2.1.8.	Potencia neta máxima (n) ..... kW a..... min^{-1} (valor declarado por el fabricante)
3.2.1.8.1	Potencia fiscal:..... CVF
3.2.2.	Tipo de Combustible o fuente de energía:
3.2.2.1.	Vehículos ligeros: gasóleo/gasolina/GLP/GN o Bio Metano/etanol (E85) /Biodiesel/Hidrógeno/H_2 GN (1)(6):
3.2.2.2.	Vehículos pesados: gasóleo/gasolina/GLP/GN-H/GN-L/GN-HL/ Etanol (ED95) /Etanol (E85) /GNL/GNL_{20} (1)(6):
3.2.2.4	Tipo de combustible del vehículo: Monocombustible / Bicombustible / Flexible (1)
3.2.2.5	Máximo porcentaje de biocombustible aceptable en el combustible (valor declarado por el fabricante): % en volumen
3.2.3	Depósito(s) de combustible
3.2.3.1	De servicio
3.2.3.1.1	N.º y capacidad de cada depósito
3.2.3.2	Auxiliar(es)
3.2.3.2.1	N.º y capacidad de cada depósito
3.2.4.	Alimentación de combustible
3.2.4.1.	Por carburador: sí/no (1)

Epígrafe	Ficha de características. Categoría M y N
3.2.4.2.	Por inyección del combustible (solo encendido por compresión: sí/no (1)
3.2.4.2.2.	Principio de funcionamiento: inyección directa/precámara/cámara de turbulencia
3.2.4.3.	Por inyección de combustible (solo encendido por chispa): sí/no (1)
3.2.7.	Sistema de refrigeración: por líquido/aire (1)
3.2.8.	Sistema de admisión
3.2.8.1.	Sobrealimentación: sí/no (1)
3.2.8.2	Intercambiador de calor de la admisión: si/no (1)
3.2.9	Sistema de escape
3.2.9.4	Tipo y marca del silencioso o de los silenciosos de escape: En su caso, para el ruido exterior, medidas adoptadas para la reducción del ruido en el compartimento del motor y en el propio motor
3.2.9.5	Posición de la salida del escape:
3.2.12.	Medidas adoptadas contra la contaminación atmosférica
3.2.12.2.	Dispositivos adicionales de control de emisiones (si los hubiera, y no estuvieran recogidos en otro apartado)
3.2.12.2.1	Catalizador: sí/no (1)
3.2.12.2.2	Sonda de oxígeno: sí/no (1)
3.2.12.2.3	Inyección de aire: sí/no (1)
3.2.12.2.4	Recirculación de los gases de escape: sí/no (1)
3.2.12.2.5	Sistema de control de las emisiones por evaporación: sí/no (1)
3.2.12.2.6	Filtro de partículas: sí/no (1)
3.2.12.2.7	Sistema de diagnóstico a bordo (DAB) si/no: (1)
3.2.12.2.8	Otros sistemas (descripción y funcionamiento):
3.2.12.2.1.11	Método o sistema de regeneración de los sistemas de pos tratamiento de los gases de escape, descripción
3.2.12.2.1.11.6	Reactivos consumibles: si/no (1)
3.2.12.2.1.11.7	Tipo y concentración de reactivo necesarios para la acción catalítica
3.2.12.2.9	Limitador de par: sí/no (1)
3.2.13.1	Localización del símbolo del coeficiente de absorción (sólo para los motores con encendido por compresión):
3.2.15	Sistema de alimentación de combustible por GLP: si/no: (1)
3.2.16	Sistema de alimentación de combustible por GN: si/no: (1)
3.3.	Motor eléctrico
3.3.1.	Tipo (bobinado, excitación):
3.3.1.1	Potencia máxima por hora:..... kW
3.3.1.1.1	Potencia fiscal:..... CVF
3.3.1.1.2	Potencia neta máxima (n): ……. kW (valor declarado por el fabricante)
3.3.1.1.3	Potencia máxima durante 30 minutos (n): ……. kW (valor declarado por el fabricante)
3.3.1.2	Tensión de funcionamiento:..... V
3.3.2.	Batería
3.3.2.4.	Localización:
3.4	Combinación de motores o electromotores
3.4.1	Vehículo eléctrico híbrido: Sí/No (1)
3.4.2	Categoría del vehículo eléctrico híbrido: Se carga desde el exterior / No se carga desde el exterior.
3.4.2.1	Potencia fiscal (motor térmico)
3.4.3.1.1	Motor eléctrico puro (si/no)
3.5	Emisiones de CO2 y consumo de combustible (o)12
3.5.0	Nivel de emisiones de escape: Euro…
3.5.0.1	Nivel de ruido a vehículo parado:.....dB(A) a.....min-1
3.5.1.3	Emisiones de CO2 en masa (ciclo mixto): g/km
3.5.2.1	Consumo de combustible (ciclo urbano): l/100 km.
3.5.2.2	Consumo de combustible (ciclo de carretera): l/100 km.
3.5.2.3	Consumo de combustible (ciclo mixto): l/100 km
3.6	Temperaturas admitidas por el fabricante
3.6.5.	Temperatura del lubricante Mínima:..... K Máxima: ……K
4.	TRANSMISIÓN. (p)

Epígrafe	Ficha de características. Categoría M y N
4.2.	Tipo (mecánica, hidráulica, eléctrica, etc.):
4.5.	Caja de cambios
4.5.1.	Tipo [manual / automática / CVT (Transmisión variable continua)]:
4.6.	Relaciones de transmisión

Velocidades	Relaciones internas de la caja de cambios (revoluciones del motor / del eje de transmisión de la caja de cambios)	Relación o relaciones de la transmisión final (revoluciones del eje de transmisión / de la rueda motriz)	Relaciones totales de transmisión
Máximo para CVT 1 2 3 ... Mínimo para CVT Marcha atrás			

Epígrafe	Ficha de características. Categoría M y N
4.7.	Velocidad máxima del vehículo (km/h) (q):
4.9	Tacógrafo. Si/no (1)
4.9.1	Marca de homologación:
5.	EJES
5.1.	Descripción de cada eje:
5.2.	Marca:
5.3.	Tipo:
5.4.	Posición del eje o ejes retráctiles
5.5.	Posición del eje o ejes cargables:
6.	SUSPENSIÓN
6.2.	Tipo y diseño de la suspensión de cada eje o grupo de ejes o rueda:
6.2.1.	Regulación de altura: sí/no/optativa (1)
6.2.3.	Suspensión neumática en el eje o ejes propulsores: sí/no (1)
6.2.3.1.	Suspensión del eje o ejes propulsores equivalente a la suspensión neumática: sí/no (1)
6.2.4	Suspensión neumática en el eje o ejes no direccionales: Si/No (1)
6.2.4.1	Suspensión del eje o ejes no direccionales equivalente a la suspensión neumática: Si/No (1)
6.6.1.	Combinación o combinaciones de neumático y rueda (para los neumáticos indique la denominación del tamaño, su índice mínimo de capacidad de carga y el símbolo de la categoría de velocidad mínima; para las ruedas indique tamaños de las llantas y bombeos) (r)
6.6.1.1.	Ejes
6.6.1.1.1.	Eje 1:
6.6.1.1.2.	Eje 2, etc.:
6.6.1.2	Rueda de repuesto, si la hubiera:
6.6.2.	Límites superior e inferior de los radios de rodadura
6.6.2.1.	Eje 1:
6.6.2.2.	Eje 2, etc.:
7.	DIRECCIÓN
7.2.	Transmisión y mando
7.2.1.	Tipo de transmisión (en su caso, indique si es delantera o trasera):
7.2.2.	Transmisión a las ruedas (incluidos los medios no mecánicos; en su caso indique si es delantera o trasera):
7.2.3.	Tipo de asistencia, si la hubiera:
8.	FRENOS
8.5.	Dispositivo antibloqueo de frenos: sí/no/optativo (1)
8.9.	Breve descripción de los dispositivos de frenado (según certificado de homologación del sistema de frenado):
8.11.	Características del tipo o tipos de dispositivo de frenado prolongado:
9.	CARROCERÍA
9.1.	Tipo de carrocería (según Directiva o Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia)
9.3.	Puertas de los ocupantes, cerraduras y bisagras
9.3.1.	Configuración y número de puertas:
9.9.	Dispositivos de visión indirecta
9.9.1	Retrovisores, especificando para cada retrovisor:
9.9.1.1.	Marca:
9.9.1.2.	Marca de homologación de tipo:
9.9.1.3.	Variante:
9.9.1.6.	Elementos optativos que pueden afectar al campo de visión hacia atrás:
9.9.2.	Dispositivos de visión indirecta distintos de los espejos
9.9.2.1.	Tipo y descripción del dispositivo:
9.10.	Disposición interior

Epígrafe	Ficha de características. Categoría M y N
9.10.3.	Asientos
9.10.3.1.	Número de plazas sentadas incluido el conductor (s):
9.10.3.1.1.	Localización y disposición:
9.10.3.2.1.1.	N.º de plazas especialmente acondicionadas para Personas de Movilidad Reducida (PMR) en silla de ruedas (manuales/eléctricas)
9.10.3.2	Asiento(s) utilizado(s) únicamente estando el vehículo parado:
9.10.4.1.	Tipo(s) de reposacabezas: integrado/amovible/separado (1)
9.10.4.2.	Número(s) de homologación de tipo, en su caso
9.10.8	Gas utilizado como refrigerante en el sistema de aire acondicionado:
9.10.8.1	El sistema de aire acondicionado está diseñado para contener gases fluorados de efecto invernadero con un potencial de calentamiento atmosférico superior a 150: si/no
9.12.2.	Clase y localización de los dispositivos de retención suplementarios (indique sí/no/optativo)
9.15.	Protección trasera contra el empotramiento
9.15.2	N.º de homologación

		Airbag frontal	Airbag) lateral	Dispositivo de pretensado del cinturón
Primera fila de asientos	I			
	C			
	D			
Segunda filal de asientos (+)	I			
	C			
	D			

(I = izquierda, C = centro, D = derecha)

(+) El cuadro podrá ampliarse en el caso de los vehículos con más de dos filas de asientos o si hay más de tres asientos por fila.

Epígrafe	Ficha de características. Categoría M y N
9.17.	Placas reglamentarias
9.17.1.	Fotografías o planos de la localización de las placas e inscripciones reglamentarias y del número de identificación del vehículo:
9.17.2	Fotografías o planos de la placa e inscripciones reglamentarias (ejemplo completo con dimensiones)
9.17.3	Fotografías o planos del número de identificación del vehículo (ejemplo completo con dimensiones)
9.17.4.1	En la segunda sección y, en su caso, en la tercera, se explicará el significado de los caracteres utilizados para cumplir los requisitos de la sección 5.3 de la norma UNE-ISO 3779:2011
9.17.4.2.	Si los caracteres de la segunda sección tienen como objetivo cumplir con los requisitos de la sección 5.4 de la norma UNE-ISO 3779:2011, se indicarán dichos caracteres:
9.22	Protección delantera contra el empotramiento
9.22.0	Presencia: si/no/incompleta (1)
9.23	Protección de los peatones
9.23.1	Descripción detallada, con fotografías o planos, de vehículo en cuanto a la estructura, dimensiones, líneas de referencia pertinentes y materiales que constituyen la parte frontal del vehículo (exterior e interior). La descripción incluirá información de todo Incluyendo detalles del sistema de protección activa instalado.
9.24	Sistema de protección delantera
9.24.1	Disposición general (plano o fotografías) que indique la posición y el acoplamiento de los sistemas de protección delantera
9.24.3	Detalles pormenorizados sobre los accesorios necesarios e instrucciones completas de instalación, incluidos los requisitos sobre el par de torsión
9.25	En el caso de vehículos completos/completados:
9.25.1	Zona de carga (distinta de equipaje de viajeros)
9.25.2	Descripción precisa de la zona de carga y equipamientos (en caso de elementos independientes) del vehículo, incluidas sus dimensiones
9.25.3	Configuración y materiales constituyentes de fijación y su sujeción a cualquier punto de la estructura principal (bastidor) del vehículo.

Epígrafe	Ficha de características. Categoría M y N
9.25.4	Esquemas del vehículo, identificando la zona de carga, elementos incorporados, etc.
10.	DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA (Adjuntar esquema exterior del vehículo con el emplazamiento acotado de su instalación)
10.1	Dispositivos obligatorios (Número, color y marca de homologación)
10.2	Dispositivos facultativos (Número, color y marca de homologación)
11.	UNIONES ENTRE VEHÍCULOS TRACTORES Y REMOLQUES O SEMIRREMOLQUES
11.1.	Clase y tipo del dispositivo o dispositivos de acoplamiento instalados o por instalar:
11.2	Características D, U, S y V del dispositivo o dispositivos instalados o características mínimas del dispositivo o dispositivos a instalar: daN
11.3.	Instrucciones de montaje del tipo de enganche al vehículo y fotografías o planos de los puntos de fijación al vehículo previstos por el fabricante; información suplementaria si el tipo de enganche se utiliza solo en determinadas variantes o versiones del tipo de vehículo:
11.4	Información sobre la instalación de brazos de arrastre o placas de soporte Especiales:
11.5.	Número(s) de homologación de tipo:
12.	VARIOS
12.7.1.	Vehículo dotado de un equipo radar de corto alcance de 24 GHz: si/no (1)
	Máxima capacidad del momento de la grúa
13.	DISPOSICIONES ESPECIALES PARA AUTOBUSES Y AUTOCARES
13.1.	Clase de vehículo (clase I, clase II, clase III, clase A, clase B): (1)
13.1.2.	Tipo de bastidor en los que puede instalarse la carrocería homologada (fabricante(s) y tipos de vehículos):
13.3.	Número de pasajeros (sentados y de pie, en silla de ruedas y exclusivos de tripulación)
13.3.1.	Total (N):
13.3.2.	Piso superior (Na) (1):
13.3.3.	Piso inferior (Nb) (1):
13.4.	Número de pasajeros (sentados)
13.4.1	Total (A):
13.4.2.	Piso superior (Aa) (1):
13.4.3	Piso inferior (Ab) (1):
13.4.4.	Para vehículos de categoría M2 o M3, número de posiciones para sillas de ruedas
16.	Acceso a la información para mantenimiento y Reparación de los vehículos.
16.1	Dirección de la página web para acceso a la información relativa a la reparación y mantenimiento de los vehículos
17.	Acceso a la información para completado de los vehículos en procedimientos multifásicos.
17.1	Referencia Acuerdo de intercambio de información entre fabricantes de las distintas fases.

Notas explicativas:

(1) Tache lo que no proceda (si es aplicable más de una opción no es necesario tachar nada).

(2) Especifique la tolerancia.

(3) Sírvase anotar aquí los valores superiores e inferiores de cada variante.

(5) De modo que el valor efectivo aparezca claramente para cada configuración técnica del tipo de vehículo.

(6) Los vehículos que puedan funcionar tanto con combustible líquido como gaseoso, pero en los que el sistema líquido sólo esté instalado para casos de emergencia o para el arranque y cuyo depósito no pueda contener más de 15 litros se considerarán aquí como vehículos que funcionan con combustible gaseoso.

(7) Deberá indicarse el equipamiento opcional que afecte a las dimensiones del vehículo.

(a) Para cada apartado al que se adjunten planos o fotografías, indique la numeración de los documentos correspondientes.

(b) Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, componente o unidad técnica independiente a que se refiere esta ficha, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo: "?" (por ejemplo, ABC??123??).

(c) Clasificación con arreglo a las definiciones que figuran en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

(f) Para los modelos que tengan una versión con cabina normal y otra con cabina litera, indique las masas y dimensiones de ambas.

(g) Norma ISO 612:1978, - Vehículos de motor – Dimensiones de los vehículos de motor y los vehículos remolcados – términos y definiciones.

(g[1]) Vehículo de motor y remolque con barra de tracción: término 6.4.1

Semirremolque y remolque de eje central: término 6.4.2

En caso de un remolque de eje central, el eje del enganche se considerará el eje más adelantado.

(g[2]) Término 6.19.2.

(g[3]) Término 6.20.

(g[4]) Término 6.5.

(g[5]) Término n.º 6.1, y, para vehículos distintos de los de la categoría M1 (de acuerdo con la normativa aplicable de Masas y Dimensiones).

En el caso de los remolques se especificarán las longitudes según lo mencionado en el término 6.1.2 de la Norma ISO 612: 1978.

(g[6]) Término 6.17.

(g[7]) Término 6.2, y, para vehículos distintos de los de la categoría M1 (de acuerdo con la normativa aplicable de Masas y Dimensiones).

(g[8]) Término 6.3, y, para vehículos distintos de los de la categoría M1 (de acuerdo con la normativa aplicable de Masas y Dimensiones).

(h) Se estima que la masa del conductor y, en su caso, la del miembro de la tripulación es de 75 kg (68 kg de masa del ocupante y 7 kg de masa del equipaje, con arreglo a la Norma UNE 26-086-92 (ISO 2416:1992), que el depósito de combustible está lleno al 90 % y que los demás sistemas que contienen líquidos (excepto los de agua usada) están al 100 % de la capacidad indicada por el fabricante. No es necesario facilitar la información a la que se refieren los puntos 2.6, letra b), y 2.6.1, letra b), si se trata de vehículos de las categorías N2, N3, M2, M3, O3 y O4.

(i) Para remolques y semirremolques (y para vehículos enganchados a un remolque o semirremolque) que ejerzan una carga vertical significativa en el dispositivo de enganche o la quinta rueda, se incluirá esta carga, dividida por la aceleración normal de la gravedad, en la masa máxima técnicamente admisible.

(k) En caso de vehículos que puedan funcionar con tanto con gasolina como con gasóleo, etc., o incluso combinándolos con otros combustibles, deberán repetirse los epígrafes. Si los motores o sistemas no son convencionales, el fabricante deberá proporcionar detalles equivalentes a los que figuran aquí.

(l) Redondee la cifra a la décima de milímetro.

(m) Calcule el valor (a partir de □ = 3,1416) y redondee al $cm^{3.}$

(n) Debe determinarse con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 o en el Reglamento (CE) n.º 595/2009, según proceda.

(o) Debe determinarse con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 o en el Reglamento (CE) n.º 595/2009, según proceda.

(p) Especifique los detalles particulares de cada variante propuesta.

(q) Para los remolques, velocidad máxima permitida por el fabricante.

(r) Para neumáticos categoría Z destinados a vehículos cuya velocidad máxima supere los 300 km/h debe proporcionarse información equivalente.

(s) Debe indicarse el número de plazas de asiento correspondiente al vehículo en movimiento. En caso de disposición modular, puede indicarse una horquilla.

En cualquier caso, se cumplirá con las últimas modificaciones en vigor de las referencias normativas.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

A. Categoría M1 y N1. Incompleto/completo/completado

En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo de la fase anterior, mencionando la correspondencia entre ambas fases, si no se completan los datos técnicos del vehículo de base, se acompañará la Ficha Reducida del vehículo de base.

Ficha Reducida Vehículos de categoría M1 y N1
Marca
Tipo / variante / versión
En caso de homologación de vehículo completado se indicará: Tipo/Variante/Versión del vehículo de base (igual que en Ficha de Características)
Denominación comercial
Categoría del vehículo
Nombre y dirección del fabricante del vehículo de base:
Nombre y dirección del fabricante de la última fase de fabricación del vehículo
Emplazamiento de la placa del fabricante
Parte fija VIN
Emplazamiento del número de identificación del vehículo
Vehículo de base:
Número de homologación (incluyendo la extensión correspondiente):
Fecha:
Vehículo completo/completado
Número de Homologación (incluyendo la extensión correspondiente)
Fecha
CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO

Ficha Reducida Vehículos de categoría M1 y N1
N.º de ejes y ruedas
Ejes motrices (n.º, localización e interconexión):
MASAS Y DIMENSIONES
Distancia entre ejes
Vías de los ejes
Longitud
Longitud máxima admisible del vehículo completado
Anchura
Anchura máxima admisible del vehículo completado
Altura
Voladizo trasero
Masa del vehículo en orden de marcha
Masa mínima admisible del vehículo completado
Masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA)
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación (MMA)
Masa máxima en carga técnicamente admisible en cada eje (MMTA 1.º, 2.º.)
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación en cada eje (MMA 1.º, 2.º...)
Masa máxima técnicamente admisible del conjunto (MMTC):
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación del conjunto (MMAC)
Masa máxima remolcable técnicamente admisible del vehículo de motor, en caso de:
Remolque con barra de tracción:
Remolque de eje central:
Masa máxima del remolque sin frenos:
Carga vertical estática/masa máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento del vehículo motor
UNIDAD MOTRIZ
Fabricante o marca del motor
Código del motor asignado por el fabricante
Motor de Combustión Interna
Principio de funcionamiento
Número y disposición de los cilindros
Cilindrada (cm^3)
Tipo de combustible o fuente de energía
Potencia neta máxima (kW) a (min^{-1})
Motor Eléctrico puro (si/no)
Potencia máxima por hora (kW)
Motor Híbrido (si/no)
Tipo
TRANSMISIÓN
Tipo (Mecánica/Hidráulica/eléctrica/ etc.)
Caja de cambios (tipo)
N.º de relaciones
SUSPENSIÓN
Breve descripción del tipo de suspensión delantera y trasera
Neumáticos y ruedas (características principales)
DIRECCIÓN
Dirección, Tipo de asistencia.
FRENADO
Breve descripción del dispositivo de frenado. ABS: sí/no
CARROCERÍA
Tipo de carrocería (según Directiva o Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia)
Dispositivos de visión indirecta distintos de los retrovisores
Número y disposición de las puertas
Número de plazas de asiento (incluido el conductor)
Número de homologación CE del dispositivo de acoplamiento, en su caso
Sistemas de Protección Delantera: Si/No. Detalles pormenorizados de los dispositivos
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos obligatorios (Número)
Dispositivos facultativos (Número)
VARIOS
Velocidad máxima
Nivel de ruido parado: dB(A) a min^{-1}
Nivel de emisiones: Euro …
Emisión de CO2 (Ciclo mixto): g/km
Potencia Fiscal (CVF)
Observaciones
Opciones incluidas en la homologación de tipo
Firma autorizada según el RFFR

Modelo de Ficha Reducida

B. Categoría N2 y N3 incompleto/completo/completado

En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo de la fase anterior, mencionando la correspondencia entre ambas fases, si no se completan los datos técnicos del vehículo de base, se acompañará la Ficha Reducida del vehículo de base.

Ficha Reducida Vehículos de categoría N2 y N3
Marca
Tipo / variante / versión
En caso de homologación de vehículo completado se indicará: Tipo/Variante/Versión del vehículo de base (igual que en Ficha de Características)
Denominación comercial
Categoría del vehículo
Nombre y dirección del fabricante del vehículo de base:
Nombre y dirección del fabricante de la última fase de fabricación del vehículo
Emplazamiento de la placa del fabricante
Parte fija VIN
Emplazamiento del número de identificación del vehículo
Vehículo de base:
Número de homologación (incluyendo la extensión correspondiente):
Fecha:
Vehículo completo/completado
Número de homologación (incluyendo la extensión correspondiente)
Fecha
CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
N.º de ejes y ruedas
Número y emplazamiento de ejes con ruedas gemelas
Descripción de los ejes. Tipo y capacidad
Número y localización de los ejes de dirección:
Ejes motrices (n.º, localización e interconexión):
MASAS Y DIMENSIONES
Distancia entre ejes consecutivos 1.º, 2.º, 3.º,...
Avance 5.ª rueda (máximo y mínimo en caso de 5.ª rueda ajustable)
Vía de cada eje 1.º / 2.º / 3.º /…
Longitud
Longitud máxima admisible del vehículo completado
Anchura
Anchura máxima admisible del vehículo completado
Altura (en orden de marcha)
Voladizo trasero
Voladizo trasero máximo autorizado para el vehículo completado
Masa del bastidor desnudo (sin cabina, líquido de refrigeración, lubricantes, combustible, rueda de repuesto ni conductor)
Masa del vehículo en orden de marcha
Masa mínima admisible del vehículo completado
Masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA)
Distribución de esta masa entre los ejes 1.º/2.º/3.º/punto de enganche si hay remolque…
Masa máxima en carga técnicamente admisible en cada eje 1.º/2.º/3.º/…
Masa máxima técnicamente admisible del conjunto (MMTC):
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación (MMA)
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación en cada eje 1.º/2.º/3.º/
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación del conjunto (MMAC)
Masa máxima remolcable técnicamente admisible del vehículo de motor, en caso de:
Remolque con barra de tracción:
Semirremolque:
Remolque de eje central:
Masa máxima del remolque sin frenos:
Carga vertical estática/masa máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento del vehículo motor
UNIDAD MOTRIZ
Fabricante o Marca del motor
Código asignado por el fabricante del motor (en caso de vehículos pesados, si procede incluir marcado, identificación de combustible)
Motor de Combustión Interna
Principio de funcionamiento

Ficha Reducida Vehículos de categoría N2 y N3
Número y disposición de los cilindros
Cilindrada
Tipo de combustible o fuente de energía
Potencia neta máxima (kW) a (min-1)
Motor Eléctrico puro (si/no)
Potencia máxima por hora (kW)
Motor Híbrido (si/no)
Tipo
TRANSMISIÓN
Tipo (Mecánica/Hidráulica/eléctrica/etc.)
Caja de cambios (tipo)
N.º de relaciones
SUSPENSIÓN
Breve descripción del tipo de suspensión delantera y trasera
Neumáticos y ruedas (características principales)
DIRECCIÓN
Dirección, método de asistencia.
FRENADO
Breve descripción del dispositivo de frenado
ABS: Sí/No
Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: …bar
Marca de homologación CE del dispositivo de acoplamiento, en su caso
Tipos o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse
Valores característicos: D / V / S / U
CARROCERÍA
Tipo de carrocería (según Directiva o Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia)
Retrovisores. Tipo
Dispositivos de visión indirecta distintos de los retrovisores
Sistemas de Protección Delantera: Si/No. Detalles pormenorizados de los dispositivos
Número y disposición de las puertas
Número de plazas de asiento (incluido el conductor)
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos obligatorios (Número)
Dispositivos facultativos (Número)
VARIOS
Velocidad máxima
Nivel de ruido parado: dB(A) a min^{-1}
Nivel de emisiones: Euro…
Potencia Fiscal (CVF)
Capacidad depósito/s de combustible (sólo N2 y N3)
Capacidad depósito auxiliar/es de combustible (sólo N2 y N3)
Máxima capacidad del momento de la grúa
Protección trasera. N.º de homologación
Tacógrafo digital. Si/no
Observaciones
Opciones incluidas en la homologación de tipo
Firma autorizada según el RFFR

Modelo de Ficha Reducida

C. Categoría M2 y M3 incompleto/completo/completado

En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo de la fase anterior, mencionando la correspondencia entre ambas fases, si no se completan los datos técnicos del vehículo de base, se acompañará la Ficha Reducida del vehículo de base.

Ficha Reducida Vehículos de categoría M2 y M3
Marca
Tipo / variante / versión
En caso de homologación de vehículo completado se indicará: Tipo/Variante/Versión del vehículo de base (igual que en Ficha de Características)
Denominación comercial
Categoría del vehículo
Nombre y dirección del fabricante del vehículo de base:
Nombre y dirección del fabricante de la última fase de fabricación del vehículo

Ficha Reducida Vehículos de categoría M2 y M3
Emplazamiento de la placa del fabricante
Parte fija VIN
Emplazamiento del número de identificación del vehículo
Vehículo de base:
Número de homologación (incluyendo la extensión correspondiente)
Fecha:
Vehículo completo/completado
Número de homologación (incluyendo la extensión correspondiente)
Fecha
CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
N.º de ejes y ruedas
Número y emplazamiento de ejes con ruedas gemelas
Descripción de los ejes. Tipo y capacidad
Número y localización de los ejes de dirección:
Ejes motrices (n.º, localización e interconexión):
MASAS Y DIMENSIONES
Distancia entre ejes consecutivos 1.º, 2.º, 3.º...
Avance 5.ª rueda (máximo y mínimo en caso de 5.ª rueda ajustable)
Vía de cada eje 1.º / 2.º / 3.º /…
Longitud
Longitud máxima admisible del vehículo completado
Anchura
Anchura máxima admisible del vehículo completado
Altura (en orden de marcha)
Altura máxima admisible del vehículo completado
Voladizo trasero
Voladizo trasero máximo autorizado para el vehículo completado
Masa del bastidor desnudo (sin cabina, líquido de refrigeración, lubricantes, combustible, rueda de repuesto ni conductor)
Masa del vehículo en orden de marcha
Masa mínima admisible del vehículo completado
Masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA)
Distribución de esta masa entre los ejes 1.º/2.º/3.º/punto de enganche si hay remolque…
Masa máxima en carga técnicamente admisible en cada eje 1.º/2.º/3.º/…
Masa máxima técnicamente admisible del conjunto (MMTC):
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación (MMA)
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación en cada eje 1.º/2.º/3.º/
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación del conjunto (MMAC)
Masa máxima remolcable técnicamente admisible del vehículo de motor, en caso de:
Remolque con barra de tracción:
Semirremolque:
Remolque de eje central:
Masa máxima del remolque sin frenos:
Carga vertical estática/masa máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento del vehículo motor
UNIDAD MOTRIZ
Fabricante o marca del motor
Código asignado por el fabricante del motor (en caso de vehículos pesados, si procede incluir marcado, identificación de combustible)
Motor de Combustión Interna
Principio de funcionamiento
Número y disposición de los cilindros
Cilindrada
Tipo de combustible o fuente de energía
Potencia neta máxima (kW) a (min-1)
Motor Eléctrico puro (si/no)
Potencia máxima por hora (kW)
Motor Híbrido (si/no)
Tipo
TRANSMISIÓN
Tipo (Mecánica/Hidráulica/eléctrica/etc.)
Caja de cambios (tipo)
N.º de relaciones
SUSPENSIÓN
Breve descripción del tipo de suspensión delantera y trasera
Neumáticos y ruedas (características principales)
DIRECCIÓN
Dirección, método de asistencia.
FRENADO
Breve descripción del dispositivo de frenado

Ficha Reducida Vehículos de categoría M2 y M3
ABS: Sí/No
Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: …bar
Marca de homologación CE del dispositivo de acoplamiento, en su caso
Tipos o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse
Valores característicos: D / V / S / U
CARROCERÍA
Presión en el conducto de admisión para el sistema de frenado del remolque: …bar
Tipo de carrocería (según Directiva o Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia)
Clase
Tipo de bastidor en los que puede instalarse la carrocería homologada CE (fabricante(s) y tipos de vehículo):
Número y disposición de las puertas
Volumen de bodega
Número de pasajeros sentados (incluido el conductor). 1er piso y 2.º piso.
Número máximo de pasajeros de pie
Número de espacios previstos para personas de movilidad reducida en silla de ruedas
Número de asientos exclusivos de tripulación
Retrovisores. Tipo
Dispositivos de visión indirecta distintos de los retrovisores
Marca de homologación CE del dispositivo de enganche, en su caso
Tipos o clases de dispositivos de enganche que pueden instalarse
Valores característicos: D / V / S / U
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos obligatorios (Número)
Dispositivos facultativos (Número)
VARIOS
Velocidad máxima (si procede)
Nivel de ruido parado: dB(A) a min^{-1}
Nivel de emisiones: Euro…
Potencia Fiscal (CVF)
Tacógrafo digital (si procede). Si/no
Observaciones
Opciones incluidas en la homologación de tipo
Firma autorizada según el RFFR

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate. En el caso de vehículos completados, dicha codificación permitirá identificar el TVV de base sobre el que se realiza el completado.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 4

Homologación Individual

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a: los vehículos completos o completados de última fase y a los vehículos especiales y a los vehículos singulares, todos

ellos pertenecientes a las categorías M y N, definidos en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de número de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de fichas reducidas son los establecidos en la parte III del apéndice 3.

PARTE III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 3.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en Serie Corta Nacional y Homologación Individual

(Vehículos de categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3)

PARTE I

N.º	Acto Reglamentario (8) (*) (H)	Serie Corta Nacional	Homologación Individual	
			Completo	Completados
1	Nivel sonoro admisible	A	B	A
2A	Emisiones (Euro 5 y 6) de los vehículos ligeros y acceso a la información	A	B	A
3	Depósitos de carburante/dispositivos de protección trasera			
3A	Prevención de riesgos de incendio (Depósitos de combustible)	B (4) (6)	B	B (4) (6)
3B	Dispositivos de protección trasera contra el empotramiento y sus instalaciones	X (2) A (4)	X (2) B (4)	X (2) A (4)
4	Emplazamiento de la placa de matrícula trasera	A	B	A
4A	Espacio placa de matrícula posterior			
5	Fuerza sobre el mando de dirección	A	B	A
5A	Mecanismos de dirección			
6	Cerraduras y bisagras de las puertas			
6A	Cerraduras y bisagras de las puertas	A	B	A
7	Señales acústicas	X (2) A (4)	B	X (2) A (4)
7A	Avisador acústico			
8	Dispositivos de visión indirecta	X (2) A (4)	B	X (2) A (4)
8A	Dispositivos de visión indirecta y su instalación			
9	Frenado	A	B	A
9A	Frenado de los vehículos y remolques			
9B	Frenado de los vehículos de turismo			
10	Interferencias de radio (compatibilidad electromagnética)	A (6) (3)	B (6)	A (6) (3)
10A	Compatibilidad electromagnética			
12	Acondicionamiento interior	B	B	B
12A				
13	Antirrobo e inmovilizador	A	B	A
13A	Protección de los vehículos de motor contra la utilización no autorizada			
13B				
14	Comportamiento del mecanismo de dirección en caso de colisión	A	C	A
14A	Protección del conductor contra el mecanismo de dirección en caso de colisión			

N.º	Acto Reglamentario (8) (*) (H)	Serie Corta Nacional	Homologación Individual	
			Completo	Completados
15	Resistencia de los asientos	A	C	A
15A	Asientos y sus anclajes y apoyacabezas			
15B	Asientos de vehículos de pasajeros de grandes dimensiones			
16	Salientes exteriores	A	B	A
16A				
17	Aparato indicador de velocidad y marcha atrás	C	C	C
17A	Acceso al vehículo y su maniobrabilidad (marcha atrás)			
17B	Aparato indicador de velocidad, incluida su instalación	A	B	A
18	Placas reglamentarias	A	C	A
18A	Placas e inscripciones reglamentarias			
19	Anclajes de los cinturones de seguridad	A	C	A
19A	Anclajes de los cinturones de seguridad, sistemas de anclajes Isofix y anclajes superiores Isofix			
20	Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa	X (2) A (4)	B (4)(6)	X (2) A (4)
20A	Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa en vehículos			
21	Catadióptricos	X (2)	B (6)	X (2)
21A	Dispositivos catadióptricos para vehículos de motor y sus remolques			
22	Luces de gálibo, de posición delanteras y traseras, de frenado, de posición laterales y de circulación diurna			
22A	Luces de gálibo, de posición delanteras y traseras, de frenado, laterales de posición lateral	X (2)	B (6)	X (2)
22B	Luces de circulación diurna			
22C	Luces de posición lateral			
23	Indicadores de dirección	X (2)	B (6)	X (2)
23A	Indicadores de dirección de los vehículos de motor y sus remolques			
24	Alumbrado de la placa de matricula	X (2)	B (6)	X (2)
24A	Alumbrado de las placas de matrícula traseras de los vehículos de motor y sus remolques			
25	Proyectores (incluidas las lámparas)	X (2)	B (6)	X (2)
25A	Faros sellados (SB) de los vehículos de motor que emiten un haz de cruce asimétrico europeo o un haz de carretera, o ambos			
25B	Lámparas de incandescencia destinadas a unidades de luces homologadas de vehículos de motor y sus remolques			
25C	Faros equipados con lámparas de descarga de gas para los vehículos de motor			
25D	Fuentes luminosas de descarga de gas para su uso en unidades de lámparas de descarga de gas homologadas de vehículos de motor			
25E	Faros de vehículos de motor que emiten un haz de carretera o un haz de cruce asimétrico, o ambos, y están equipados con lámparas de incandescencia y/o módulos LED			
25F	Sistemas de alumbrado delantero adaptables (ABS) para vehículos de motor			
26	Faros antiniebla delanteros	X (2)	B (6)	X (2)
26A	Luces antiniebla delanteras de los vehículos de motor			
27	Ganchos de remolque	A	B	A
27A	Dispositivos de remolque			
28	Luces antiniebla traseras	X (2)	B (6)	X (2)
28A	Luces antiniebla traseras de los vehículos de motor y de sus remolques			
29	Proyectores de marcha atrás	X (2)	B (6)	X (2)
29A	Luces de marcha atrás de los vehículos de motor y sus remolques			
30	Luces de estacionamiento	X (2)	B (6)	X (2)
30A	Luces de estacionamiento de los vehículos de motor			
31	Cinturones de seguridad y sistemas de retención	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
31A	Cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil Isofix			

N.º	Acto Reglamentario (8) (*) (H)	Serie Corta Nacional	Homologación Individual	
			Completo	Completados
32	Campo de visión delantero	A	B	A
32A				
33	Identificación de los mandos, luces-testigos e indicadores	A	B	A
33A	Emplazamiento e identificación de los mandos manuales, testigos e indicadores			
34	Dispositivos de deshielo y de desempañado	A	B	A
34A	Dispositivos de deshielo y de desempañado del parabrisas			
35	Lavaparabrisas y limpiaparabrisas	A	B	A
35A	Limpiaparabrisas y lavaparabrisas			
36	Sistemas de calefacción	A	B	A
36A				
37	Guardabarros	A	B	A
37A				
38	Apoyacabezas	X (2)	B	X (2)
38A	Apoyacabezas (reposacabezas), incorporados o no en asientos de vehículos			
41	Emisiones (Euro IV y Euro V) de los vehículos pesados	A	B	A
41A	Emisiones (Euro VI) de los vehículos pesados y acceso a la información	A	B	A
42	Protección lateral	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
42A	Protección lateral de vehículos industriales			
43	Sistemas anti proyección	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
43A				
44	Masas y dimensiones (automóviles)	A	B	A
44A	Masas y dimensiones			
45	Cristales de seguridad	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
45A	Materiales de acristalamiento de seguridad y su instalación en vehículos			
46	Neumáticos	A (4)	B (4)	A (4)
46A	Instalación de los neumáticos			
46B	Neumáticos para vehículos de motor y sus remolques (clase C1)	X (2)	B (4) (6)	X (2)
46C	Neumáticos para vehículos industriales y sus remolques (clases C2 y C3)			
46D	Emisiones de ruido de rodadura de los neumáticos, adherencia en superficie mojada y resistencia a la rodadura (clases C1, C2 y C3)			
46E	Unidad de repuesto de uso provisional, neumáticos autoportantes / sistema autoportante y sistema de control de la presión de los neumáticos	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
47	Dispositivos de limitación de velocidad	X	B	X
47A	Limitación de la velocidad delos vehículos			
48	Masas y dimensiones (excepto los vehículos del punto 44)	A	B	A
48A	Masas y dimensiones			
49	Salientes exteriores de las cabinas	A	B	A
49A	Vehículos industriales en lo que respecta a los salientes exteriores situados por delante del panel trasero de la cabina			
50	Acoplamientos	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
50A	Dispositivos mecánicos de acoplamiento de vehículos combinados			
50B	Dispositivos de acoplamiento corto (DAC); instalación de un tipo homologado de DAC			
51	Inflamabilidad	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
51A	Comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la fabricación del interior de determinadas categorías de vehículos de motor			
52	Autobuses y autocares	A	B	A
52A	Vehículos de la categoría M_2 y M_3			
53	Impacto frontal	A	C (5)	A
53A	Protección de los ocupantes en caso de colisión frontal			
54	Colisión lateral	A	C (5)	A
54A	Protección de los ocupantes en caso de colisión lateral			
56	Vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas	A	B	A
56A				

N.º	Acto Reglamentario (8) (*) (H)	Serie Corta Nacional	Homologación Individual	
			Completo	Completados
57	Protección delantera contra el empotramiento	A	B	A
57A	Dispositivos de protección delantera contra el empotramiento y su instalación; protección delantera contra el empotramiento			
58	Protección de los peatones	X (2)	X (2) (5)	X (2)
59	Aptitud para el Reciclado	NA	NA	NA
61	Sistema de aire acondicionado	A	B	A
62	Sistema de Hidrógeno	A	B	A
64	Indicadores de cambio de velocidad	A	B	A
65	Sistema avanzado de frenado de emergencia	NA	NA	NA
66	Sistema de advertencia de abandono del carril	NA	NA	NA
67	Componentes específicos para gases licuados de petróleo (GLP) y su instalación en vehículos de motor	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
68	Sistemas de alarma de los vehículos	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
69	Seguridad eléctrica	A	B	A
70	Componentes específicos para GNC y su instalación en vehículos de motor	X (2) A (4)	B (4) (6)	X (2) A (4)
71	Resistencia de la cabina	A	B	A

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción.

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito)

RGV: Reglamento general de vehículos

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación

(5) En el caso de vehículos singulares, la autoridad de homologación podrá eximir de alguno de los requisitos de los actos reglamentarios exigidos a condición de que el fabricante justifique la inaplicabilidad de dicho requisito en su caso concreto. Un servicio técnico deberá certificar dicha inaplicabilidad.

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(7) No aplicable.

(8) Los Actos Reglamentarios o requisitos exigibles para cada categoría serán los mencionados en los correspondientes anexos de la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigentes en la materia.

ANEXO IV

Vehículos de las categorías O1, O2, O3 y O4

(Homologación Nacional de Tipo, Homologación de Tipo de Serie Corta nacional y Homologación Individual)

Índice

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: Tipo, Variante y Versión
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Homologación nacional de tipo. No procede

Apéndice 3: Serie Corta Nacional.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelo de ficha reducida.
Parte IV: Matriz de combinaciones de: Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 4: Homologación individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelo de ficha reducida.
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de actos reglamentarios exigidos para la homologación de vehículos en serie corta nacional y homologación individual.

Parte I: Vehículos de las categorías O1, O2, O3 y O4.

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición según categorías de: Tipo, variante y versión

1. Para los fines de las categorías O1, O2, O3 y O4:

Serán de aplicación los criterios para los tipos, variantes y versiones establecidos en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Homologación Nacional de Tipo:

No procede.

Serie Corta Nacional:

Para todas las Categorías y Vehículos incompletos, completos y las diferentes fases de completado.

e9*NKS*xxxxx*xx

Constará de cuatro secciones separadas por un asterisco,

Primera sección: «e9»
Segunda sección: «NKS»

Tercera sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.

Cuarta sección: Una secuencia numérica de dos dígitos que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Homologación Individual:

HID-xxxxx: Vehículo completo/completado

Constará de los caracteres HI seguida de la letra identificativa de la categoría y seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual.

En los casos de corrección, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Homologación Nacional de Tipo (Categorías O)

No procede.

APÉNDICE 3

Serie Corta Nacional (Categorías O1, O2, O3 y O4.)

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los tipos de vehículos incompletos, completos y completados, pertenecientes a las categorías O1, O2, O3 y O4, definidos en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice I de este anexo.

Los límites de cantidad de los vehículos producidos en serie corta nacional serán los establecidos en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, la cual irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.

En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo de la fase anterior, mencionando la correspondencia entre ambas fases

(Se rellenarán todos los epígrafes a excepción de los campos que no procedan en función de la categoría del vehículo, en los que se indicará N.A.)

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de fichas reducidas son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Se seguirá el formato definido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

Epígrafe	Ficha de características. Categoría O
0.	GENERALIDADES
0.1.	Marca (razón social del fabricante) del vehículo:
0.2.	Tipo
0.2.1.	Denominación comercial (si está disponible):
0.2.2	Tipo: Variante(s): Versión o versiones: Para los vehículos que han recibido una homologación multifásica, información sobre la homologación de tipo del vehículo de base o del vehículo en la fase anterior (enumere la información para cada fase. Para ello puede utilizarse una matriz) (en caso de vehículo completado, indicar la fase de fabricación): Número de homologación (si procede) del vehículo de base (incluido el número de extensión):
0.2.2.1	Descripción del vehículo incompleto/completo/completado
0.3.	Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en él (b)
0.3.1.	Emplazamiento de estas marcas:
0.4.	Categoría de vehículo (c):
0.4.1.	Clasificación según las mercancías peligrosas a cuyo transporte se destine:
0.5.	Nombre y dirección del fabricante del vehículo completo:
0.5.1	Nombre y dirección del fabricante del vehículo de base:
0.5.2	Nombre y dirección del fabricante del vehículo incompleto:
0.5.3	Nombre y dirección del fabricante del vehículo completado:
0. 8.	Nombre y direcciones de las plantas de montaje:
0.9	Nombre y dirección del representante del fabricante (en su caso):
1.	CARACTERÍSTICAS GENERALES DE CONSTRUCCIÓN DEL VEHÍCULO
1.1.	Fotografías o planos de un vehículo representativo
1.3.	Número de ejes y ruedas:
1.3.1	Número y localización de los ejes de ruedas gemelas:
1.3.2.	Número y localización de los ejes de dirección:
1.4.	Bastidor (en su caso), plano general:
1.9	Especifique si el vehículo tractor está destinado a arrastrar semirremolques, u otros remolques y si el remolque es un semirremolque, un remolque con barra de tracción, un remolque de eje central o un remolque con barra de tracción rígida.
1.10	Especifique si el vehículo está diseñado especialmente para el transporte de mercancías a temperatura controlada
2.	MASAS Y DIMENSIONES (f) (g) (7) (en kg y mm) (con referencia a los dibujos, en su caso)
2.1.	Distancias entre ejes (plena carga) [g1]:
2.1.1	Vehículos de dos ejes
2.1.2.	Vehículos de tres o más ejes
2.1.2.1.	Distancia entre ejes consecutivos, desde el eje más adelantado hasta el eje de cola:
2.1.2.2	Distancia total entre ejes:
2.3.1.	Vía de cada eje de dirección (i) (g^4):
2.3.2.	Vía de los demás ejes (i) (g^4):
2.4.	Gama de dimensiones (generales) del vehículo
2.4.1.	Para bastidor sin carrocería
2.4.1.1	Longitud (g^5):
2.4.1.1.1.	Longitud máxima autorizada:
2.4.1.1.2.	Longitud mínima autorizada:
2.4.1.1.3	En el caso de los remolques, longitud máxima autorizada de la barra de tracción (g^6).
2.4.1.2.	Anchura (g^7):
2.4.1.2.1.	Anchura máxima autorizada:
2.4.1.2.2.	Anchura mínima autorizada:
2.4.1.3.	Altura (en orden de marcha) (en caso de suspensión regulable en altura, indique la posición normal de marcha)
2.4.1.5.	Voladizo trasero:
2.4.2.	Para bastidor con carrocería
2.4.2.1.	Longitud (g^5):
2.4.2.1.1.	Longitud de la zona de carga:
2.4.2.1.2.	En el caso de los remolques, longitud máxima autorizada de la barra de tracción (g^6).
2.4.2.2.	Anchura (g^7):
2.4.2.2.1	Espesor de las paredes (en caso de vehículos destinados al transporte de mercancías a temperatura controlada):
2.4.2.3.	Altura (en orden de marcha) [g8] (en caso de suspensión regulable en altura, indique la posición normal de marcha):

Epígrafe	Ficha de características. Categoría O
2.6.	Masa del vehículo con carrocería y, en caso de vehículo tractor no perteneciente a la categoría M1, con dispositivo de enganche, si lo ha instalado el fabricante, en orden de marcha, o masa del bastidor o del bastidor con cabina, sin carrocería ni dispositivo de enganche si el fabricante no los instala (incluidos líquidos, herramientas y rueda de repuesto, si están instalados, y el conductor y, en caso de autobuses y autocares, un miembro de la tripulación si el vehículo dispone de un asiento para él) (máximo y mínimo de cada variante): Masa en orden de marcha (h) a) Mínima y máxima de cada variante b) Masa de cada variante (debe facilitarse un cuadro)
2.6.1.	Distribución de esta masa entre los ejes y, en el caso de un semirremolque, de un remolque con barra de tracción rígida o un remolque de eje central, la masa el punto de acoplamiento: a) Mínima y máxima de cada variante b) Masa de cada variante (debe facilitarse un cuadro)
2.6.2	Masa del equipamiento opcional (según la definición del artículo 2, punto 5, del Reglamento (UE) n.º 1230/2012):
2.7.	Masa mínima del vehículo completado declarada por el fabricante, en caso de un vehículo incompleto:
2.8.	Masa máxima de carga técnicamente admisible declarada por el fabricante (i) (3):
2.8.1.	Distribución de esta masa entre los ejes y, en caso de un semirremolque o remolque de eje central, carga sobre el punto de acoplamiento (3):
2.9.	Masa máxima técnicamente admisible por cada eje:
2.10	Masa máxima técnicamente admisible sobre cada grupo de ejes:
2.12.	Masa máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento:
2.12.2.	De un semirremolque, o de un remolque de eje central o de un remolque con barra de tracción rígida:
2.16.	Masas máximas admisibles para la matriculación/circulación (optativo)
2.16.1.	Masa máxima en carga admisible para la matriculación/circulación
2.16.2.	Masa máxima admisible sobre cada eje para la matriculación/circulación y, en el caso de un semirremolque o remolque de eje central, carga prevista en el punto de acoplamiento declarada por el fabricante si es inferior a la masa máxima técnicamente admisible sobre el punto de acoplamiento
2.16.3.	Masa máxima admisible sobre cada grupo de ejes para la matriculación/circulación
2.16.4	Masa remolcable máxima admisible prevista para matriculación/circulación (se admiten varias indicaciones para cada configuración técnica (5):
4	TRANSMISIÓN
4.17	Velocidad máxima del vehículo (km/h) (q)
5.	EJES
5.1.	Descripción de cada eje:
5.2.	Marca:
5.3.	Tipo:
5.4.	Posición del eje o ejes retráctiles:
5.5.	Posición del eje o ejes cargables:
6.	SUSPENSIÓN
6.2.	Tipo y constitución de la suspensión de cada eje o grupo de ejes o rueda:
6.2.1.	Regulación de altura: sí/no/optativo (1)
6.2.4	Suspensión neumática en el eje o ejes no direccionales: sí/no (1)
6.2.4.1	Suspensión del eje o ejes no direccionales equivalente a la suspensión neumática: sí/no (1)
6.6.1.	Combinación o combinaciones de neumático y rueda (para los neumáticos indique la denominación del tamaño, su índice mínimo de capacidad de carga y el símbolo de la categoría de velocidad mínima; para las ruedas indique tamaños de las llantas y bombeos) (r)
6.6.1.1.	Ejes
6.6.1.1.1.	Eje 1:
6.6.1.1.2.	Eje 2, etc.:
6.6.1.2	Rueda de repuesto, si la hubiera:
6.6.2.	Límites superior e inferior de los radios de rodadura
6.6.2.1.	Eje 1:
6.6.2.2.	Eje 2, etc.:
7.	DIRECCIÓN
7.2.	Transmisión y mando
7.2.1.	Tipo de transmisión (en su caso, indique si es delantera o trasera):
7.2.2.	Transmisión a las ruedas (incluidos los medios no mecánicos; en su caso, indique si es delantera o trasera):
7.2.3.	Tipo de asistencia (si la hubiera):
8.	FRENOS
8.5.	Sistema antibloqueo de frenos: sí/no/optativo (1)
8.9.	Breve descripción de los dispositivos de frenado (de acuerdo con la normativa aplicable):
9.	CARROCERÍA
9.0.1.	Para homologación de vehículos completados será necesario presentar un certificado de acuerdo de colaboración entre los fabricantes de las distintas fases.
9.0.2.	Para homologación de vehículos completados será necesario presentar un informe con la definición del sobrechasis, su interconexión con el vehículo base y el cálculo estructural
9.1.	Tipo de carrocería (según Directiva o Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia)
9.17.	Placas reglamentarias
9.17.1.	Fotografías o planos de la localización de las placas e inscripciones reglamentarias y del número de identificación del vehículo:
9.17.2	Fotografías o planos de la placa e inscripciones reglamentarias (ejemplo completo con dimensiones):
9.17.3	Fotografías o planos del número de identificación del vehículo (ejemplo completo con dimensiones):
9.17.4.1.	Se explicará el significado de los caracteres de la segunda sección, y en su caso en la tercera, utilizados para cumplir los requisitos de la sección 5.3 de la norma ISO 3779:2011:
9.17.4.2.	Si los caracteres de la segunda sección tienen como objetivo cumplir los requisitos de la sección 5.4 de la norma ISO 3779:2011, se indicarán dichos caracteres:
10.	DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA (Adjuntar esquema exterior del vehículo con el emplazamiento acotado de su instalación)
10.1.	Dispositivos obligatorios (Número, color y marca de homologación)
10.2.	Dispositivos facultativos (Número, color y marca de homologación)
11.	UNIONES ENTRE VEHÍCULOS TRACTORES Y REMOLQUES O SEMIRREMOLQUES
11.1.	Clase y tipo del dispositivo o dispositivos de acoplamiento instalados o por instalar:
11.5.	Número(s) de homologación de tipo:

Notas explicativas:

(1) Tache lo que no proceda (en algunos casos no es necesario tachar nada, si es aplicable más de una opción).

(2) Especifique la tolerancia.

(3) Sírvase anotar aquí los valores superiores e inferiores de cada variante.

(5) De modo que el valor efectivo aparezca claramente para cada configuración técnica del tipo de vehículo.

(a) Para cada apartado al que se adjunten planos o fotografías, indique la numeración de los documentos correspondientes.

(b) Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, componente o unidad técnica independiente a que se refiere esta ficha, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo: "?" (por ejemplo, ABC??123??). Los puntos que puedan combinarse sin restricciones dentro de una variante se enumerarán en la columna «todos».

(c) Clasificación con arreglo a las definiciones que figuran en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

(g^1) Vehículo de motor y remolque con barra de tracción: término 6.4.1. Semirremolque y remolque de eje central: término 6.4.2. Nota: en caso de un remolque de eje central, el eje del enganche se considerará el eje más adelantado.

(g^4) Término 6.5.

(g^5) Término 6.1. y, para vehículos distintos de los de la categoría M1 (de acuerdo con la normativa aplicable de Masas y Dimensiones). En el caso de los remolques, se especificarán las longitudes según lo mencionado en el término 6.1.2. de la Norma ISO 612:1978.

(g^6) Término 6.17

(g^7) Término 6.2 y, para vehículos distintos de los de la categoría M1 (de acuerdo con la normativa aplicable de Masas y Dimensiones).

(g^8) Término 6.3 y, para vehículos distintos de los de la categoría M1 (de acuerdo con la normativa aplicable de Masas y Dimensiones).

(h) Los sistemas que contienen líquidos (excepto los destinados al agua usada, que deben permanecer vacíos) se llenan al 100% de la capacidad especificada por el fabricante.

No es necesario facilitar la información a la que se refieren los puntos 2.6, letra b), y 2.6.1, letra b), si se trata de vehículos de las categorías N2, N3, M2, M3, O3 y O4.

(i) Para remolques y semirremolques (y para vehículos enganchados a un remolque o semirremolque) que ejerzan una carga vertical significativa en el dispositivo de enganche o la quinta rueda, se incluirá esta carga, dividida por la aceleración normal de la gravedad, en la masa máxima técnicamente admisible.

(j) El "voladizo de enganche" es la distancia horizontal entre el enganche de los remolques con el eje central y la línea central del eje o ejes posteriores.

(q) Para los remolques, velocidad máxima permitida por el fabricante

En cualquier caso, se cumplirá con las últimas modificaciones en vigor de las referencias normativas.

PARTE III

Modelo de ficha reducida

Categoría O incompleto/completo/completado

En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo de la fase anterior, mencionando la correspondencia entre ambas fases, si no se completan los datos técnicos del vehículo de base, se acompañará la Ficha Reducida del vehículo de base.

Ficha Reducida. Vehículos de categoría O
Marca
Tipo / variante / versión
En caso de homologación de vehículo completado se indicará: Tipo/Variante/Versión del vehículo de base (igual que en Ficha de Características)
Denominación comercial
Categoría del vehículo
Nombre y dirección del fabricante del vehículo de base:
Nombre y dirección del fabricante de la última fase de fabricación del vehículo
Emplazamiento de la placa del fabricante
Parte fija VIN
Emplazamiento del número de identificación del vehículo
Vehículo de base:

Ficha Reducida. Vehículos de categoría O
Número de homologación CE:
Fecha:
Vehículo completo/completado
Números de homologación
Fecha
CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
N.º de ejes y ruedas
MASAS Y DIMENSIONES
Distancia entre ejes
Vía del eje 1.º / 2.º / 3.º
Longitud
Longitud máxima admisible del vehículo completado
Distancia entre el centro del dispositivo de enganche y el borde trasero del vehículo:
Longitud de la zona de carga: …
Anchura
Anchura máxima admisible del vehículo completado
Altura
Altura del centro de gravedad (c.d.g.)
Altura máxima admisible del c.d.g. del vehículo completado
Altura mínima admisible del c.d.g. del vehículo completado
Superficie del suelo cubierta por el vehículo (sólo O2, O3 y O4):..... m²
Voladizo trasero
Masa del vehículo con carrocería en orden de marcha
Masa del bastidor desnudo:..... kg
Masa mínima admisible del vehículo completado
Distribución de esta masa entre los ejes
Masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA)
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación/circulación (MMA)
Distribución de esta masa entre los ejes y, en el caso de un semirremolque o de un remolque de eje central, masa sobre el punto de acoplamiento: 1.... kg 2.... kg 3....kg punto de acoplamiento:... kg
Masa técnicamente admisible en cada eje o grupo de ejes: 1..... kg 2..... kg 3..... kg, y, en caso de un semirremolque o un remolque de eje central, masa sobre el punto de acoplamiento:..... kg
Posición del eje o ejes retráctiles o cargables:
En caso de los dispositivos de acoplamiento de las clases B, D, E y H: masa máxima del vehículo tractor (T) o de la combinación de vehículos (si T < 32 000 kg):..... kg
SUSPENSIÓN
Neumáticos y ruedas (características principales)
Eje o ejes equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no (1)
DIRECCIÓN
Dirección, método de asistencia
FRENADO
Breve descripción del dispositivo de frenado
CARROCERÍA
Tipo de carrocería (según Directiva o Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia)
Capacidad del depósito (sólo vehículos cisterna):..... m³
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos luminosos obligatorios (Número, color y marca de homologación)
Dispositivos luminosos facultativos (Número, color y marca de homologación)
VARIOS
Marca de homologación del dispositivo de enganche
Tipos o clases de dispositivos de enganche que pueden instalarse:
Valores característicos (1): D…… / V…… / S…… / U……
Homologación de tipo CE de acuerdo con los requisitos de diseño referentes al transporte de mercancías peligrosas: sí (clase: …) / no (1)
Homologación de tipo CE de acuerdo con los requisitos de diseño referentes al transporte de determinados animales: sí (clase: …) / no (1)
Observaciones
Opciones incluidas en la homologación de tipo
Excepciones
Firma autorizada según el RFFR

PARTE IV

Matriz de diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate. En el caso de vehículos completados, dicha codificación permitirá identificar el TVV de base sobre el que se realiza el completado.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 4

Homologación Individual (Categoría O.)

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a: los vehículos, los vehículos completos o completados de última fase, los vehículos especiales y a los vehículos singulares, todos ellos pertenecientes a las categorías O1, O2, O3 y O4 según se definen en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de fichas reducidas son los establecidos en la parte III del apéndice 3.

PARTE III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 3.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en series cortas nacionales y homologación individual

(Vehículos de categoría O)

PARTE I

N.º	Acto Reglamentario (8) (*) (H)	Serie Corta Nacional	Homologación Individual	
			Completo	Completados
3	Depósitos de carburante/dispositivos de protección trasera			
3A	Prevención de riesgos de incendio (Depósitos de combustible líquido)	B (4) (6)	B	B (4) (6)
3B	Dispositivos de protección trasera contra el empotramiento y sus instalaciones; protección trasera contra el empotramiento	X (2) A (4)	X (2) B (4)	X (2) A (4)

N.º	Acto Reglamentario (8) (*) (H)	Serie Corta Nacional	Homologación Individual	
			Completo	Completados
4	Emplazamiento de la placa de matrícula trasera	A	B	A
4A	Emplazamiento e instalación de las placas de matrícula traseras			
5	Fuerza sobre el mando de dirección	A	B	A
5A	Mecanismos de dirección			
9	Frenado	A	B	A
9A	Frenado de los vehículos y remolques			
10	Interferencias de radio (compatibilidad electromagnética)	A (3)(6)	B (6)	A (3)(6)
10A	Compatibilidad electromagnética			
18	Placas reglamentarias	A	C	A
18A	Placas e inscripciones reglamentarias			
20	Instalación de los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa	X (2) A (4)	B (4)(6)	X (2) A (4)
20A	Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa en vehículos			
21	Catadióptricos	X (2)	B (6)	X (2)
21A	Dispositivos catadióptricos para vehículos de motor y sus remolques			
22	Luces de gálibo, de posición delanteras y traseras, de frenado, de posición laterales y de circulación diurna			
22A	Luces de posición delanteras y traseras, luces de frenado y luces de gálibo de los vehículos de motor y sus remolques			
22C	Luces de posición laterales para vehículos de motor y sus remolques			
23	Indicadores de dirección			
23A	Indicadores de dirección de los vehículos de motor y sus remolques			
24	Alumbrado de las placas de matrícula traseras de los vehículos de motor y sus remolques			
24A	Dispositivos de alumbrado de la placa de matricula			
28	Luces antiniebla traseras			
28A	Luces antiniebla traseras de los vehículos de motor y de sus remolques			
28	Proyectores de marcha atrás			
29A	Luces de marcha atrás			
36	Sistemas de calefacción	A	B	A
36A	Sistemas de calefacción			
42	Protección lateral	X (2) A (4)	X (2) B (4)	X (2) A (4)
42A	Protección lateral vehículos industriales			
43	Sistemas antiproyección	X (2) A (4)	X (2) B (4)	X (2) A (4)
43A				
45	Cristales de seguridad	X (2) B (4)	B (4)(6)	X (2) A (4)
45A	Materiales de acristalamiento de seguridad y su instalación en vehículos			
46	Neumáticos	X (2)	A (6)	X (2) A (4)
46A	Instalación de los neumáticos	A (4)	B (4)	A (4)
46B	Neumáticos para vehículos de motor y sus remolques (clase C1)	X (2)	B (4)(6)	X (2)
46D	Emisiones de ruido de rodadura de los neumáticos, adherencia en superficie mojada y resistencia a la rodadura (clases C1, C2 y C3)	X (2)	B (4)(6)	X (2)
46E	Unidad de repuesto de uso provisional, neumáticos autoportantes/ sistema autoportante y sistema de control de la presión de los neumáticos	X (2) A (4)	B (4)(6)	X (2) A(4)
48	Masas y dimensiones	A	B	A
48A				
50	Acoplamientos	X(2) A(4)	B(4)(6)	X(2) A(4)
50A	Dispositivos mecánicos de acoplamiento de vehículos combinados			
56	Vehículos destinados al	A	B	A
56A	transporte de mercancías peligrosas			

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo CE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción.

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito)

RGV: Reglamento general de vehículos

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(7) No aplicable.

(8) Los Actos Reglamentarios o requisitos exigibles para cada categoría serán los mencionados en los correspondientes anexos de la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigentes en la materia.

ANEXO V

Homologación Nacional de Vehículos

Anexo Técnico sobre Homologación Nacional de Tractores de Ruedas y Tractores de Cadenas

(Incluye: Homologación Nacional de Tipo, Homologación de Tipo Serie Corta Nacional y Homologación Individual)

Índice

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: Tipo, Variante y Versión.
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Homologación nacional de tipo.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 3: Serie corta nacional.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 4: Homologación Individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelos de fichas reducidas.
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de requisitos exigidos para la homologación nacional de tipo, serie corta nacional y homologación individual.

Parte I: Homologación nacional de tipo de las categorías T4.1 y T4.2 (subcategorías a y b).
Parte II: Serie corta nacional de las categorías T1, T2, T3, T4.1, T4.2 y T4.3 (subcategorías a y b).
Parte III: Homologación individual de las categorías T1, T2, T3, T4.1, T4.2 y T4.3 (subcategorías a y b).
Parte IV: Homologación nacional de tipo de las categorías C1, C2, C3, C4.1, C4.2 y C4.3 (subcategorías a y b).
Parte V: Serie corta nacional de las categorías C1, C2, C3, C4.1, C4.2 y C4.3 (subcategorías a y b).
Parte VI: Homologación individual de las categorías C1, C2, C3, C4.1, C4.2 y C4.3 (subcategorías a y b).

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición según categorías de: Tipo, variante y versión

Para los fines de las categorías T y C:

Serán de aplicación los criterios para los tipos, variantes y versiones establecidos en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Homologación Nacional de Tipo:

Para todas las Categorías y Vehículos incompletos, completos y las diferentes fases de completado.

Categorías T4.1 y T4.2:

T-xxxxx*xx: Vehículo completo/completado.
TI-xxxxx*xx: Vehículo incompleto y las diferentes fases de completado.

Categorías C1, C2, C3, C4.1, C4.2 y C4.3:

C-xxxxx*xx: Vehículo completo/completado.
CI-xxxxx*xx: Vehículo incompleto y las diferentes fases de completado.

Constará de tres secciones separadas por un asterisco.

Primera sección: Constará de los caracteres T o C para vehículos completos y TI o CI para vehículos incompletos.
Segunda sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Tercera sección: Una secuencia numérica de dos dígitos que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Serie Corta Nacional:

Todas las categorías:

e9*NKS167/2013*xxxxx*xx (Vehículos incompletos, completos, y completados y las diferentes fases de completados). Constará de cuatro secciones separadas por un asterisco,

Primera sección: «e9».
Segunda sección: «NKS167/2013»
Tercera sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Cuarta sección: Una secuencia numérica de dos dígitos (con un cero delante si es necesario) que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Homologación Individual:

HIT-xxxxx: Vehículos categoría T
HICA-xxxxx: Vehículos categoría C

Constará de los caracteres HIT o HICA seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual.
En los casos de corrección, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Homologación Nacional de Tipo (categorías T y C)

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los vehículos pertenecientes a las categorías T y C para los que no resulte de aplicación obligatoria la homologación conforme al Reglamento de la Unión Europea vigente.
La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, la cual irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.
En el caso de vehículos completados, se cumplimentarán todos los epígrafes, incluidos los correspondientes al vehículo de la fase anterior, mencionando la correspondencia entre ambas fases.
(Se rellenarán todos los epígrafes a excepción los campos que no procedan en función de la categoría del vehículo, en los que se indicará N.A.).

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

Epígrafe	Ficha de características. Categorías T y C
0	GENERALIDADES
0.1	Marca
0.2	Identificación
0.2.1	Tipo
0.2.2	Variantes
0.2.3	Versiones
0.2.4	Denominación comercial
0.3	Categoría y subcategoría (4)
0.4	Nombre y dirección del fabricante
0.5	Nombre y dirección del representante del fabricante
0.6	Emplazamiento y modo de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias
0.6.1	Emplazamiento de la placa del fabricante
0.6.2	Emplazamiento del número de identificación del tractor
0.6.3	Emplazamiento de la placa identificativa de la estructura de protección
0.7	La numeración en la serie del tipo para identificación del tractor empieza en el número...
0.8	Clasificación (1): Agrícola / Obras / Servicios
1	CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
	(Adjuntar fotografías del tractor, una tres cuartos delante y otra tres cuartos detrás o planos de una versión representativa y un plano acotado de todo el vehículo).
1.1	Número de ejes y ruedas (en su caso)
1.1.1	Número y emplazamiento de ejes con ruedas gemelas (en su caso).
1.1.2	Número y localización de los ejes de dirección
1.1.3	Ejes motores (número, localización, interconexión)
1.1.4	Ejes con frenos (número y localización)
1.2	Configuración del tren de rodaje (en su caso): conjunto de trenes de orugas delantero / conjunto de trenes de orugas trasero / conjunto de trenes de orugas delantero y trasero / tren de oruga continua a cada lado del vehículo
1.2.1	Número y emplazamiento del conjunto de trenes de orugas motor
1.2.2	Número y emplazamiento del conjunto de trenes de orugas con frenos
1.3	Emplazamiento y disposición del motor.
1.4	Puesto de conducción reversible: sí / no (1)
1.5	Bastidor: bastidor-viga / bastidor con largueros / bastidor articulado / otro (1)
2	DIMENSIONES Y MASAS (5) (en mm. y en kg.)
2.1	Distancia entre ejes (8)
2.2	Vías máximas y mínimas para cada eje (medidas entre los planos de simetría de los neumáticos sencillos o gemelos con neumáticos montados normalmente) (debe señalarlas el fabricante) (8)
2.3	Dimensiones máximas y mínimas del tractor – Con contrapesos: sí / no – Con gancho delantero: sí / no
2.3.1	Longitud (10)
2.3.2	Anchura (11)
2.3.3	Altura (12)
2.3.4	Voladizo delantero (13)

<table>
<tr><th>Epígrafe</th><th>Ficha de características. Categorías T y C</th></tr>
<tr><td>2.3.5</td><td>Voladizo trasero (14)</td></tr>
<tr><td>2.3.5.2</td><td>Mínimo y máximo voladizo admisible del punto de acoplamiento (14)</td></tr>
<tr><td>2.3.6</td><td>Altura libre sobre el suelo (15)</td></tr>
<tr><td>2.3.6.1</td><td>Entre ejes</td></tr>
<tr><td>2.3.6.2</td><td>Bajo el eje o ejes delanteros</td></tr>
<tr><td>2.3.6.3</td><td>Bajo el eje o ejes traseros</td></tr>
<tr><td>2.4</td><td>Masa del tractor en vacío en orden de marcha (16) incluida la estructura de protección contra el vuelco, sin accesorios opcionales, pero con liquido de refrigeración, lubricantes, combustible, herramientas y conductor (6)
– máxima:
– mínima:</td></tr>
<tr><td>2.4.1</td><td>Reparto de esta masa entre los ejes.</td></tr>
<tr><td>2.5</td><td>Masas de lastre (peso total, materiales y número de piezas)</td></tr>
<tr><td>2.5.1</td><td>Reparto de estas masas entre los ejes</td></tr>
<tr><td>2.6</td><td>Masas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante</td></tr>
<tr><td>2.6.1</td><td>Masa máxima en carga del tractor en función de los tipos de neumáticos previstos</td></tr>
<tr><td>2.6.1.1</td><td>Reparto de esta masa entre los ejes</td></tr>
<tr><td>2.6.2</td><td>Masas, neumáticos y tren de rodaje</td></tr>
<tr><td>2.6.2.1</td><td>Masas y neumáticos. Límites del reparto de esta masa entre los ejes (especificar los límites mínimos en porcentaje sobre el eje delantero y sobre el eje trasero).
<table>
<tr><th rowspan="2">Combinación neum nº</th><th rowspan="2">Eje nº</th><th rowspan="2">Dimensión de los neumáticos, incluido el índice de capacidad de carga y el símbolo de categoría de velocidad</th><th rowspan="2">Índice de carga por neumático [kg]</th><th rowspan="2">Masa máxima técnicamente admisible por eje [kg] (*)</th><th rowspan="2">Masa máxima técnicamente admisible del vehículo [kg] (*)</th><th rowspan="2">Carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento [kg] (*) (**)</th><th colspan="2">Ancho de vía [mm]</th></tr>
<tr><th>Mín.</th><th>Máx.</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td rowspan="2">2</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>…</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td colspan="9">(*) Según la especificación del neumático.
(**) Carga transmitida al centro de referencia del acoplamiento en condiciones estáticas, independientemente del dispositivo de acoplamiento; para indicar en este cuadro la carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento en función del acoplamiento, ha de añadirse una columna a la derecha e indicarse en su encabezamiento la identificación del dispositivo de acoplamiento; en el caso de los vehículos de las categorías R o S, esta columna se refiere a los dispositivos de acoplamiento traseros, si existen.</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Epígrafe</th><th>Ficha de características. Categorías T y C</th></tr>
<tr><td>2.6.2.2</td><td>Masas y tren de rodaje. Límites del reparto de esta masa entre los ejes (especificar los límites mínimos en porcentaje sobre el eje delantero y sobre el eje trasero).
<table>
<tr><th rowspan="2">Combinación neum. nº</th><th colspan="2">Dimensiones de la oruga</th><th rowspan="2">Presión media de contacto sobre el suelo [kPa]</th><th rowspan="2">Carga máxima por rodillo de oruga [kg] (*)</th><th rowspan="2">Masa máxima técnicamente admisible por conjunto de trenes de oruga [kg] (*)</th><th rowspan="2">Masa máxima técnicamente admisible del vehículo [kg] (*)</th><th rowspan="2">Carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento [kg] (*) (**)</th></tr>
<tr><th>Longitud (mm)</th><th>Anchura (mm)</th></tr>
<tr><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td colspan="8">(*) Según la especificación del neumático.
(**) Carga transmitida al centro de referencia del acoplamiento en condiciones estáticas, independientemente del dispositivo de acoplamiento; para indicar en este cuadro la carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento en función del acoplamiento, ha de añadirse una columna a la derecha e indicarse en su encabezamiento la identificación del dispositivo de acoplamiento.</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>2.6.3</td><td>Masas máximas autorizadas previstas</td></tr>
<tr><td>2.6.3.1</td><td>Total</td></tr>
<tr><td>2.6.3.2</td><td>Por ejes</td></tr>
<tr><td>2.6.3.2.1</td><td>Primer eje</td></tr>
<tr><td>2.6.3.2.2</td><td>Segundo eje</td></tr>
<tr><td>2.7</td><td>Masa remolcable técnicamente admisible de vehículos de la categoría T o C correspondiente a cada configuración de chasis/frenado del vehículo de la categoría R o S:
Barra de tracción:
– R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga
– R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
Barra de tracción rígida:
– R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga
– R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
Eje central:
– R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga
– R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.</td></tr>
<tr><td>2.7.1</td><td>Masa total técnicamente admisible del conjunto tractor-vehículo remolcado (según las diferentes configuraciones de chasis/frenado del vehículo remolcado).
Barra de tracción:
– R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga
– R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
Barra de tracción rígida:
– R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga
– R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
Eje central:
– R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga
– R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
– R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.</td></tr>
<tr><td>2.7.2</td><td>Masa máxima del remolque (maquinaria intercambiable remolcada) que se puede enganchar</td></tr>
<tr><td>2.7.3</td><td>Situación del punto de enganche:</td></tr>
<tr><td>2.7.3.1</td><td>Altura desde el suelo:</td></tr>
<tr><td>2.7.3.1.1</td><td>Altura máxima:</td></tr>
</table>

Epígrafe	Ficha de características. Categorías T y C
2.7.3.1.2	Altura mínima:
2.7.3.2	Distancia respecto al plano vertical que pasa por el centro del eje trasero
2.7.3.3	Carga vertical estática / masa máxima técnicamente admisible en el punto de enganche del tractor
3	MOTOR
3.1	Parte 1 – Generalidades
3.1.0	Velocidad máxima del vehículo
3.1.1	Motor representativo / Tipo de motor (1) (21) Marca(s) registrada(s) por el fabricante:
3.1.2	Tipo y denominación comercial de la familia del motor o motores (1)
3.1.2.1	Número de homologación de tipo
3.1.3	Medios de identificación del tipo, en caso de que esté indicado en el motor o motores, y método de colocación:
3.1.3.1	Situación, medios de identificación y método de colocación de los caracteres de identificación del tipo de motor:
3.1.3.2	Situación y método de colocación del número de homologación CE (en su caso):
3.1.4	Nombre y dirección del fabricante:
3.1.5	Principio de funcionamiento: encendido por chispa/encendido por compresión (1) inyección directa/inyección indirecta (1) ciclo en dos tiempos/cuatro tiempos (1)
3.1.6	Combustible: gasóleo/gasolina/gas licuado de petróleo/otros (1)
3.2	PARTE 2 – TIPO DE MOTOR CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DEL TIPO DE MOTOR
	(Datos a cumplimentar si no se dispone de datos de emisión de gases contaminantes)
3.2.1	Descripción del motor de encendido por compresión:
3.2.1.1	Fabricante:...
3.2.1.2	Tipo de motor instalado por el fabricante:...
3.2.1.3	Ciclo: cuatro tiempos / dos tiempos (1)
3.2.1.4	Diámetro:... mm
3.2.1.5	Carrera:... mm
3.2.1.6	Número y disposición de los cilindros:...
3.2.1.7	Cilindrada:... cm^3
3.2.1.8	Velocidad de máxima potencia:... min^{-1}
3.2.1.9	Régimen de par máximo:... min^{-1}
3.2.1.10	Relación volumétrica de compresión (2):...
3.2.1.11	Sistema de combustión:...
3.2.1.12	Plano(s) de la cámara de combustión y de la cara superior del pistón:...
3.2.1.13	Sección mínima de los tubos de admisión y de escape:...
3.2.1.14	Sistema de refrigeración:
3.2.1.14.1	Líquido:
3.2.1.14.1.1	Naturaleza del líquido:...
3.2.1.14.1.2	Bomba(s) de circulación: con / sin (1)
3.2.1.14.1.3	Características o marca(s) y tipo(s) (en su caso):...
3.2.1.14.1.4	Relación o relaciones de transmisión (en su caso):...
3.2.1.14.2	Aire:
3.2.1.14.2.1	Ventilador: con / sin (1)
3.2.1.14.2.2	Características o marca(s) y tipo(s) (en su caso):...
3.2.1.14.2.3	Relación o relaciones de transmisión (en su caso):...
3.2.1.15	Temperatura admitida por el fabricante:
3.2.1.15.1	Refrigeración por líquido: temperatura máxima de salida:... K
3.2.1.15.2	Refrigeración por aire: punto de referencia:... Temperatura máxima en el punto de referencia:... K
3.2.1.15.3	Temperatura máxima del aire de alimentación en la salida del intercambiador intermedio de admisión (en su caso):... K
3.2.1.15.4	Temperatura máxima de los gases de escape en los tubos de escape adyacentes a las bridas de salida de los colectores:... K
3.2.1.15.5	Temperatura del lubrificante: mín.:... K, máx.:... K
3.2.1.16	Sobrealimentación: con / sin (1)
3.2.1.16.1	Marca:...
3.2.1.16.2	Tipo:...
3.2.1.16.3	Descripción del sistema (por ejemplo, presión máxima, válvula de descarga, en su caso):...
3.2.1.16.4	Intercambiador intermedio: con / sin (1)
3.2.1.17	Sistema de admisión: depresión máxima admisible en la entrada, en velocidad de máxima potencia del motor y con toda la carga:... kPa
3.2.1.18	Sistema de escape: contrapresión máxima admisible a velocidad de máxima potencia del motor y con toda la carga:... kPa
3.2.2	Dispositivos adicionales anticontaminación (si existen y no están incluidos en otro punto):
	Descripción y/o esquema(s):...
3.2.3	Alimentación de combustible:
3.2.3.1	Bomba de alimentación:
	Presión... kPa (2) o esquema:
3.2.3.2	Sistema de inyección:
3.2.3.2.1	Bomba:
3.2.3.2.1.1	Marca(s):...
3.2.3.2.1.2	Tipo(s):...

Epígrafe	Ficha de características. Categorías T y C
3.2.3.2.1.3	Caudal(es):... mm^3 (2) por inyección o por ciclo en un régimen de bomba de:... min^{-1} (velocidad de máxima potencia) y de:... min^{-1} (par máximo) respectivamente, o esquema.
	Indíquese el método empleado: motor / banco de ensayo
3.2.3.2.1.4	Avance de la inyección
3.2.3.2.1.4.1	Curva de avance de la inyección (2):...
3.2.3.2.1.4.2	Calado (2):...
3.2.3.2.2	Tuberías de inyección:
3.2.3.2.2.1	Longitud(es):... mm
3.2.3.2.2.2	Diámetro interior:... mm
3.2.3.2.3	Inyector(es):
3.2.3.2.3.1	Marca(s):...
3.2.3.2.3.2	Tipo(s):...
3.2.3.2.3.3	Presión de apertura (2):... kPa, o esquema (1)
3.2.3.2.4	Limitador:
3.2.3.2.4.1	Marca(s):...
3.2.3.2.4.2	Tipo(s):...
3.2.3.2.4.3	Velocidad de inicio de corte en plena carga (2):... min^{-1}
3.2.3.2.4.4	Velocidad máxima en vacío (2):... min^{-1}
3.2.3.2.4.5	Velocidad de ralentí (2):... min^{-1}
3.2.3.3	Sistema de arranque en frío:
3.2.3.3.1	Marca(s):...
3.2.3.3.2	Tipo(s):...
3.2.3.3.3	Descripción:...
3.2.4	Características de distribución:
3.2.4.1	Máximo levantamiento de válvulas y ángulos de apertura y cierre en relación con el punto muerto superior o características equivalentes:...
3.2.4.2	Juego de reglajes o gama de ajuste (1):...
3.2.5	Funciones controladas electrónicamente:
	Si el motor tiene funciones controladas electrónicamente, se suministrará información relativa a sus prestaciones, incluida la relativa a:...
3.2.5.1	La marca:...
3.2.5.2	El tipo:...
3.2.5.3	El número de la pieza:...
3.2.5.4	La ubicación de la unidad de control técnico:
3.2.5.4.1	Elementos detectados:...
3.2.5.4.2	Elementos controlados:...
3.3	Depósito(s) de carburante o de combustible:
3.3.1	Número, capacidad, materiales:
3.3.2	Plano, foto o descripción en los que se indique claramente la posición del depósito o depósitos:
3.3.3	Depósito(s) auxiliar(es) de carburante o de combustible:
3.3.3.1	Número, capacidad, materiales:
3.3.3.2	Plano, foto o descripción en los que se indique claramente la posición del depósito o depósitos:
3.4	Potencia nominal:..... kW a..... min^{-1} con ajuste de serie (de acuerdo con la normativa aplicable).
3.5	Par máximo:..... Nm a..... min^{-1} (de acuerdo con la normativa aplicable).
3.6	Otros motores de tracción (encendido por chispa, etc.) o combinaciones de motores (características de las partes de dichos motores):...
3.7	Filtro de aire:
3.8	Dispositivo de escape
3.8.1	Descripción y esquemas:
3.8.2	Marca(s):
3.8.3	Tipo(s):
3.9	Sistema eléctrico:
3.9.1	Tensión nominal, conexión a masa positiva / negativa (1):... V
3.9.2	Generador:
3.9.2.1	Tipo:...
3.9.2.2	Potencia nominal:... VA
4	TRANSMISIÓN (16)
	(Adjuntar esquema de la transmisión de todas las variantes previstas)
4.1	Esquema del sistema de transmisión:
4.2	Tipo de transmisión (mecánica, hidráulica, eléctrica, etc.):
4.2.1	Breve descripción de los componentes eléctricos / electrónicos (en su caso):
4.4	Embrague (tipo), en su caso:
4.5	Caja de cambios (tipo, toma directa, modo de mando), en su caso:

<table>
<tr><th>Epígrafe</th><th>Ficha de características. Categorías T y C</th></tr>
<tr><td>4.6</td><td>Relaciones de transmisión, con o sin caja de reenvío (17), en su caso:
<table>
<tr><th>Combinación de velocidad</th><th>Relación de la caja de cambio</th><th>Relación de la(s) caja(s) de reenvío</th><th>Relación del puente</th><th>Desmultiplicación total</th></tr>
<tr><td>Máxima para CVT (1)
1
2
3</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Mínima para CVT (1)
Marcha atrás
1
…</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="5">(1) Variación continua (CVT)</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>4.6.1</td><td>Dimensiones máximas de los neumáticos de los ejes motores:</td></tr>
<tr><td>4.7</td><td>Velocidad máxima de fábrica del vehículo calculada en la marcha más elevada (facilitar los elementos del cálculo) (17):..... km/h</td></tr>
<tr><td>4.7.1</td><td>Velocidad máxima medida:..... km/h</td></tr>
<tr><td>4.8</td><td>Avance real de las ruedas motrices en una vuelta completa:</td></tr>
<tr><td>4.9</td><td>Regulador de velocidad del vehículo: sí/no (1)</td></tr>
<tr><td>4.9.1</td><td>Descripción:</td></tr>
<tr><td>4.10</td><td>Indicador de velocidad, cuentarrevoluciones y cuentahoras (en su caso) (1):</td></tr>
<tr><td>4.11</td><td>Bloqueo del diferencial (en su caso): sí / no (1)</td></tr>
<tr><td>4.12</td><td>Toma(s) de fuerza (régimen de rotación y relación con el del motor) (número, tipo y situación):</td></tr>
<tr><td>4.12.1</td><td>– principal(es):</td></tr>
<tr><td>4.12.2</td><td>– otra(s):</td></tr>
<tr><td>4.12.3</td><td>Protección de la(s) toma(s) de fuerza (descripción, dimensiones, planos, fotos):</td></tr>
<tr><td>4.13</td><td>Protección de los elementos propulsores, de las partes salientes y de las ruedas (descripciones, planos, croquis, fotos):</td></tr>
<tr><td>4.13.1</td><td>Protección por un lado:</td></tr>
<tr><td>4.13.2</td><td>Protección por varios lados:</td></tr>
<tr><td>4.13.3</td><td>Protección de recubrimiento total:</td></tr>
<tr><td>5</td><td>ÓRGANOS DE SUSPENSIÓN</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Combinaciones de neumático y rueda (en su caso) (dimensiones, características, presión de inflado en carretera, carga máxima admisible, dimensiones de las llantas y combinaciones de parte delantera y parte trasera):</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Tipo de suspensión (si existe) para cada eje o rueda</td></tr>
<tr><td>5.2.1</td><td>Ajuste de nivel: sí / no / optativo (1)</td></tr>
<tr><td>5.3</td><td>Otros dispositivos (si los hay):</td></tr>
<tr><td>5.4</td><td>Tren de rodaje</td></tr>
<tr><td>5.4.1</td><td>Tipo de material en contacto con la superficie: orugas de caucho/orugas de acero/zapatas de caucho en las tejas</td></tr>
<tr><td>6</td><td>DIRECCIÓN</td></tr>
<tr><td></td><td>(Adjuntar esquema de la dirección)</td></tr>
<tr><td>6.1</td><td>Categoría del dispositivo de dirección: dirección manual / asistida / servo (1)</td></tr>
<tr><td>6.1.1</td><td>Puesto de conducción reversible (descripción):...</td></tr>
<tr><td>6.2</td><td>Mecanismo y mando:</td></tr>
<tr><td>6.2.1</td><td>Tipo de varillaje de la dirección (si procede, especifíquese para adelante y para atrás):...</td></tr>
<tr><td>6.2.2</td><td>Transmisión a las ruedas (incluidos los medios que no sean mecánicos; si procede, especifíquese para adelante y para atrás):...</td></tr>
<tr><td>6.2.3</td><td>Modo de asistencia, si procede:...</td></tr>
<tr><td>6.2.3.1</td><td>Modo y esquema de funcionamiento, marca y tipo:...</td></tr>
<tr><td>6.2.4</td><td>Esquema del conjunto del mecanismo de dirección, en el que se indique la posición en el vehículo de los diversos dispositivos que afectan al comportamiento de la dirección:...</td></tr>
<tr><td>6.2.5</td><td>Esquema del o de los mandos de dirección:...</td></tr>
<tr><td>6.2.6</td><td>Plan de ajuste y modo de ajuste del mando de dirección (en su caso):...</td></tr>
<tr><td>6.3</td><td>Ángulo máximo de giro de las ruedas (en su caso):</td></tr>
<tr><td>6.3.1</td><td>A la derecha:... grados. Número de vueltas del volante:...</td></tr>
</table>

Epígrafe	Ficha de características. Categorías T y C
6.3.2	A la izquierda:... grados. Número de vueltas del volante:...
6.4	Diámetro(s) de giro mínimo (sin frenos) (18):
6.4.1	A la derecha:... mm
6.4.2	A la izquierda:... mm
6.5	Modo de ajuste del mando de dirección (en su caso):...
7	FRENADO (12)
	(Adjuntar esquema descriptivo global y esquema de funcionamiento)
7.0	Breve descripción de los sistemas de frenado instalados en el vehículo
7.1	Dispositivo de frenado de servicio (descripción)
7.2	Freno de socorro (descripción, si existe)
7.3	Freno de estacionamiento (descripción)
7.4	Sistema de frenado electrónico: sí / no / opcional
7.5	Dispositivos suplementarios eventuales (ralentizador)
7.6	En el caso de los vehículos con sistema antibloqueo de las ruedas: descripción del funcionamiento del sistema (incluidas las partes electrónicas si las hubiere), esquema del bloque eléctrico y plano del circuito hidráulico o neumático:...
7.7	Lista de los elementos, debidamente señalados, que forman el dispositivo de frenado:...
7.8	Dimensiones de los neumáticos más grandes admisibles de los ejes con frenos:...
7.9	Cálculo del sistema de frenado (determinación de la relación existente entre la suma de las fuerzas de frenado en la periferia de las ruedas y la fuerza ejercida sobre el mando):...
7.10	Bloqueo de los mandos de frenado derecho e izquierdo:...
7.11	Fuente(s) de energía exterior (en su caso) (características, capacidad de los depósitos de energía, presiones máxima y mínima, manómetro y dispositivo de alarma de nivel mínimo de energía en el tablero de instrumentos, depósito de vacío y válvula de alimentación, compresores de alimentación, cumplimiento de la reglamentación sobre aparatos a presión):...
7.12	Vehículos equipados con frenos para equipos remolcados:
7.12.1	Dispositivo de mando de frenado del equipo remolcado (descripción y características):...
7.12.2	Acoplamiento: mecánico / hidráulico / neumático (1)
7.12.3	Racores, acoplamientos y dispositivo de protección (descripción, plano y croquis):...
7.12.4	Conexión: 1 o 2 conducciones (1)
7.12.4.1	Sobrepresión de alimentación (1 conducción):... kPa
7.12.4.2	Sobrepresión de alimentación (2 conducciones):... kPa
8	PUESTO DEL CONDUCTOR Y DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN CONTRA EL VUELCO
8.1	Campo de visión frontal
8.2	Retrovisor(es): Número, disposición y categoría
8.3	Dispositivos de protección contra el vuelco (ROPS)
8.3.0	ROPS: obligatorio / opcional / estándar
8.3.1	ROPS mediante Bastidor(es):
8.3.1.0	Presencia: sí / no (1)
8.3.1.1	Marca(s) y modelo de fábrica:...
8.3.1.2	Marcado(s) de homologación:...
8.3.2	ROPS mediante Cabina(s):
8.3.2.0	Presencia: sí / no (1)
8.3.2.1	Marca(s) y modelo de fábrica:...
8.3.2.2	Marcado(s) de homologación:...
8.3.2.3	Puertas (número):...
8.3.2.4	Ventanas y salida(s) de emergencia (número, dimensiones y situación):...
8.3.3	ROPS mediante Arco(s): montado(s) delante / detrás, abatible(s) o no (1)
8.3.3.0	Presencia: sí / no (1)
8.3.3.1	Descripción (situación, fijación, etc.):...
8.3.3.2	Marca(s) y modelo de fábrica:...
8.3.3.3	Marcado(s) de homologación:...
8.4	Espacio de maniobra y modo de acceso al puesto de conducción (descripción, características o planos acotados):...
8.5	Asientos y reposapiés:
8.5.1	Asiento(s) del conductor:...
8.5.1.1	Marca(s) y modelo de fábrica:...
8.5.1.2	Marcado(s) de homologación:...
8.5.1.3	Categoría del tipo de asiento: categoría A clase I / II / III, categoría B (1):
8.5.1.4	Situación y características principales:...
8.5.1.5	Sistema de reglaje:...
8.5.1.6	Sistema de desplazamiento y de bloqueo:...
8.5.1.7	Anclajes del cinturón de seguridad: sí / no
	Referencia de ensayo (en su caso):
8.5.2	Asiento para acompañante (número, dimensiones, situación y características):...
8.5.2.1	Anclajes del cinturón de seguridad: sí / no
	Referencia de ensayo (en su caso)
8.5.3	Reposapiés (número, dimensiones y situaciones):...
8.6	Plataforma de carga:
8.6.1	Dimensiones: Longitud…. mm; Anchura…. mm; Altura…. mm.
8.6.2	Situación:...
8.6.3	Carga técnicamente admisible:... kg

Epígrafe	Ficha de características. Categorías T y C
8.6.4	Distribución de la carga entre los ejes:... kg
8.7	Vehículo equipado con estructuras de protección contra la caída de objetos (FOPS): sí / no (1)
8.8	Vehículo equipado con protección contra la penetración de objetos (OPS): sí / no (1)
9	DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA (Adjuntar esquema exterior del vehículo con el emplazamiento acotado de su instalación)
9.1.	Dispositivos obligatorios (Número, color y marca de homologación)
9.2	Dispositivos facultativos (Número, color y marca de homologación)
10	VARIOS
10.1	Avisadores acústicos
10.1.1	Marcado(s) de homologación:...
10.2	Acoplamientos mecánicos entre tractores y vehículos remolcados:
10.2.1	Tipo(s) de acoplamiento:...
10.2.2	Marca(s) y modelo de fábrica:...
10.2.3	Marcado(s) o número(s) de homologación:...
10.2.4	Dispositivos de enganche y remolque, previsto para una carga horizontal máxima/valor D... N (kg) y para una carga vertical máxima de... N (kg) (20)
10.2.5	Ubicación del punto de acoplamiento
10.2.5.1	Altura sobre el suelo. Mínima…. mm; Máxima…. mm.
10.2.5.2	Distancia respecto al plano vertical que pasa por el centro del eje trasero. Mínima…. mm; Máxima…. mm.
10.3	Levantamiento hidráulico, enganche de tres puntos: sí / no (1). Montado en la parte delantera / montado en la parte trasera / montado en la parte delantera y en la parte trasera / inexistente
10.4	Toma de corriente para la alimentación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa del remolque (descripción):...
10.5	Instalación, situación, funcionamiento y señalización de los mandos (descripción, fotos o esquemas):...
11	Nivel sonoro exterior Medido con arreglo al número del acto reglamentario de base y de su última modificación aplicable a la homologación UE. Si se trata de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase:..... – parado:..... dB (A) – en marcha:..... dB (A) – velocidad del motor:..... min^{-1}
12	Nivel sonoro percibido por el conductor Medido con arreglo al número del acto reglamentario de base y de su última modificación aplicable a la homologación UE. Si se trata un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase:..... – exposición del conductor al nivel de ruido:..... dB (A)
13	Gases de escape Medido con arreglo al número del acto reglamentario de base y de su última modificación aplicable a la homologación UE. Si se trata de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase:..... Ciclo NRSC/ESC/WHSC CO: ..... g/kWh. HC: ..... g/kWh NOx: ..... g/kWh HC+NOx: ..... g/kWh Partículas:..... g/kWh CO2..... g/kWh HCNM: …No aplica CH4: …No aplica Ciclo NRTC/ETC/WHTC CO:..... g/kWh HC:..... g/kWh NOx:..... g/kWh HC+NOx:..... g/kWh Partículas:..... g/kWh CO2..... g/kWh HCNM:..... g/kWh CH4:..... g/kWh

Notas explicativas:

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) Indíquese la tolerancia.

(3) En el caso de los dispositivos que estén homologados, podrá sustituirse la descripción por una referencia a la homologación.

Tampoco será necesaria la descripción de los elementos cuya fabricación se señale claramente en los esquemas o croquis adjuntos al certificado.

Indíquense los números de los anexos correspondientes de los elementos cuyas fotografías a planos deban adjuntarse.

(4) Clasificación según las definiciones que figuran en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

(5) Norma UNE 26192:1987 (ISO 612:1978)

(6) La masa del conductor se fija en 75 kg.

(7) Carga transmitida en situación estática en el centro de referencia del acoplamiento.

(8) Norma UNE 26192:1987 (ISO 612:1978 apartado 6.4) (9) Norma UNE 68004:1988

(10) Norma UNE 26192:1987 (ISO 612:1978 apartado 6.1)

(11) Norma UNE 26192:1987 (ISO 612:1978 apartado 6.2)

(12) Norma UNE 26192:1987 (ISO 612:1978 apartado 6.3)

(13) Norma UNE 26192:1987 (ISO 612:1978 apartado 6.6)

(14) Norma UNE 26192:1987 (ISO 612:1978 apartado 6.7)

(15) Norma UNE 26192:1987 (ISO 612:1978 apartado 6.8)

(16) Facilítese la información solicitada en el caso de todas las variantes que puedan haberse previsto.

(17) Se admite una tolerancia del 5 %. No obstante, se debe respetar una velocidad máxima medida inferior o igual a 43 km/h, incluida una tolerancia de 3 km/h.

(18) Norma UNE 68066:1983

(19) Respecto a cada uno de los dispositivos de frenado, precísese:

– Tipo y naturaleza de los frenos (esquema acotado) (de tambor, de disco, etc., ruedas frenadas, conexión con las ruedas frenadas, forro del disco, naturaleza, superficie activa, radio de los tambores, zapatas o discos, peso de los tambores y dispositivos de ajuste),

– Transmisión y mando (adjúntese esquema) (constitución, ajuste, relación de las palancas, accesibilidad del mando, situación, mandos de trinquete en caso de transmisión mecánica, características de las piezas principales de la transmisión, cilindros y pistones de mando y cilindros receptores).

(20) Valores respecto a la resistencia mecánica del dispositivo de enganche.

(21) Si se trata de una solicitud referente a varios motores representativos, se rellenará un impreso por cada uno de ellos.

En cualquier caso, se cumplirá con las últimas modificaciones en vigor de las referencias normativas.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Ficha reducida. Vehículos de categoría T y C
GENERALIDADES
Número de homologación
Marca
Identificación
Tipo
Variantes
Versiones
Denominación comercial (marca y modelo)
Categoría y subcategoría
Nombre y dirección del fabricante
Clasificación (1): Agrícola / Obras / Servicios
Nombre y dirección del representante del fabricante
Emplazamiento y modo de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias
Emplazamiento de la placa del fabricante
Emplazamiento del número de identificación del tractor
Emplazamiento de la placa identificativa de la estructura de protección
CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
Número de ejes y ruedas
Ejes con ruedas gemelas (número, localización)
Ejes con frenos (número y localización)
Ejes motores (número, localización, interconexión)
Puesto de conducción reversible: sí / no (1)
Configuración del tren de rodaje (en su caso): conjunto de trenes de orugas delantero / conjunto de trenes de orugas trasero / conjunto de trenes de orugas delantero y trasero / tren de oruga continua a cada lado del vehículo
Número y emplazamiento del conjunto de trenes de orugas motor
Número y emplazamiento del conjunto de trenes de orugas con frenos
DIMENSIONES Y MASAS (en mm. y en kg.)
Distancia entre ejes
Vía máxima y mínima:
Longitud
Anchura
Altura
Voladizo trasero
Masa del tractor en vacío en orden de marcha – máxima: – mínima:
Masas de lastre (peso total, materiales y número de piezas)
Distribución de esta masa entre los ejes
Masas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante
Masas máximas técnicamente admisibles por eje: Eje 1…… kg; Eje 2…… kg
Masa máxima en carga del tractor en función de los tipos de neumáticos previstos
Reparto de esta masa entre los ejes

Ficha reducida. Vehículos de categoría T y C

Masa(s) y neumático(s):

Combinación neum nº.	Eje nº	Dimensión de los neumáticos, incluido el índice de capacidad de carga y el símbolo de categoría de velocidad	Índice de carga por neumático [kg]	Masa máxima técnicamente admisible por eje [kg] (*)	Masa máxima técnicamente admisible del vehículo [kg (*)	Carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento [kg] (*) (**)	Ancho de vía [mm]	
							Mín.	Máx.
1	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
2	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
	…	…	…	…	…	…	…	…
…	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
	…	…	…	…	…	…	…	…

(*) Según la especificación del neumático.

(**) Carga transmitida al centro de referencia del acoplamiento en condiciones estáticas, independientemente del dispositivo de acoplamiento; para indicar en este cuadro la carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento en función del acoplamiento, ha de añadirse una columna a la derecha e indicarse en su encabezamiento la identificación del dispositivo de acoplamiento; en el caso de los vehículos de las categorías R o S, esta columna se refiere a los dispositivos de acoplamiento traseros, si existen.

Masas y tren de rodaje:

nº	Dimensiones de la oruga		Presión media de contacto sobre el suelo [kPa]	Carga máxima por rodillo de oruga [kg] (*)	Masa máxima técnicamente admisible por conjunto de trenes de oruga [kg] (*)	Masa máxima técnicamente admisible del vehículo [kg] (*)	Carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento [kg] (*) (**)
	Longitud (mm)	Anchura (mm)					
1	…	…	…	…	…	…	…
2	…	…	…	…	…	…	…
	…	…	…	…	…	…	…

(*) Según la especificación del neumático.

(**) Carga transmitida al centro de referencia del acoplamiento en condiciones estáticas, independientemente del dispositivo de acoplamiento; para indicar en este cuadro la carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento en función del acoplamiento, ha de añadirse una columna a la derecha e indicarse en su encabezamiento la identificación del dispositivo de acoplamiento.

Ficha reducida. Vehículos de categoría T y C
Masa remolcable técnicamente admisible de vehículos de la categoría T o correspondiente a cada configuración de chasis/frenado del vehículo de la categoría R o S: Barra de tracción: – R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga – R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. Barra de tracción rígida: – R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga – R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. Eje central: – R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga – R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
Masa total técnicamente admisible del conjunto tractor-vehículo remolcado (según las diferentes configuraciones de chasis/frenado del vehículo remolcado). Barra de tracción: – R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga – R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. Barra de tracción rígida: – R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga – R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. Eje central: – R o S sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga – R o S con frenos mecánicos de inercia que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos hidráulicos que pueda arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga. – R o S con frenos neumáticos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.
Masa máxima del remolque / maquinaria intercambiable remolcada que se puede enganchar
Situación del punto de enganche:
Altura desde el suelo:
Altura máxima:
Altura mínima:
Distancia respecto al plano vertical que pasa por el centro del eje trasero
Carga vertical estática / masa máxima técnicamente admisible en el punto de enganche del tractor
MOTOR
Marca:
Medios de identificación del tipo, en caso de que esté indicado en el motor o motores, y método de colocación:
Principio de funcionamiento: – encendido por chispa / encendido por compresión (1) – inyección directa / inyección indirecta (1) – ciclo en dos tiempos / cuatro tiempos (1)
Combustible: gasóleo / gasolina / gas licuado de petróleo / otros (1)
Parte 2 – Tipo de motor
Tipo de motor instalado por el fabricante: ...
Número de homologación CE: ...
Número y disposición de los cilindros: ...
Cilindrada: ... cm^3
Potencia nominal asignada del motor: ..... kW a ..... min^{-1} con ajuste de serie (de acuerdo con la normativa aplicable).
Potencia neta máxima del motor: ..... kW a ..... min^{-1} con ajuste de serie (de acuerdo con la normativa aplicable).
Potencia fiscal (CVF)
TRANSMISIÓN
Caja de cambios: Número de relaciones: – delanteras: – traseras: – Relación final de transmisión:
Velocidad máxima de fábrica del vehículo calculada: ..... km/h
Velocidad máxima medida: ..... km/h
DIRECCIÓN
Categoría del dispositivo de dirección: dirección manual / asistida / servo (1)
FRENADO (Breve descripción del sistema de frenado)
Dispositivo de frenado de servicio (descripción)
Freno de socorro (descripción, si existe)

Ficha reducida. Vehículos de categoría T y C
Freno de estacionamiento (descripción)
Sistema de frenado electrónico: sí / no / opcional
Sobrepresión de alimentación (1 conducción): ... kPa
Sobrepresión de alimentación (2 conducciones): ... kPa
PUESTO DEL CONDUCTOR Y DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN CONTRA EL VUELCO (ROPS)
ROPS: obligatorio / opcional / estándar
ROPS mediante Bastidor(es):
Presencia: sí / no (1)
Marca y modelo
Marcado de homologación: ...
ROPS mediante Cabina(s):
Presencia: sí / no (1)
Marca y modelo
Marcado de homologación: ...
ROPS mediante Arco(s): – delante / detrás (1) – abatible / no abatible (1)
Marca y modelo
Marcado de homologación: ...
Descripción (situación, fijación, etc.): ...
Configuración de las plazas de asiento: asiento/sillín
Ubicación y disposición de los asientos de los pasajeros
Asiento para acompañante (número): ...
Plataforma de carga:
Dimensiones: Longitud…. mm; Anchura…. mm; Altura…. mm.
Carga técnicamente admisible: ... kg
Vehículo equipado con estructuras de protección contra la caída de objetos (FOPS): sí / no (1)
Vehículo equipado con protección contra la penetración de objetos (OPS): sí / no (1)
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos obligatorios/facultativos
VARIOS
Acoplamientos mecánicos entre tractores y vehículos remolcados:
Tipo(s) de acoplamiento:...
Marca(s):...
Marcado(s) o número(s) de homologación:...
Carga horizontal máxima / valor D... (kg) Carga vertical (eventual) máxima de... (kg) Masa remolcable … (t)
Ubicación del punto de acoplamiento
Altura sobre el suelo. Mínima…. mm; Máxima…. mm.
Distancia respecto al plano vertical que pasa por el centro del eje trasero. Mínima…. mm; Máxima…. mm.
Levantamiento hidráulico, enganche de tres puntos: sí / no (1). Montado en la parte delantera / montado en la parte trasera / montado en la parte delantera y en la parte trasera / inexistente
Nivel sonoro exterior Medido con arreglo al número del acto reglamentario de base y de su última modificación aplicable a la homologación UE. Si se trata de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase:..... – parado:..... dB (A) – en marcha:..... dB (A) – velocidad del motor:..... min^{-1}
Nivel sonoro percibido por el conductor Medido con arreglo al número del acto reglamentario de base y de su última modificación aplicable a la homologación UE. Si se trata de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase:..... – exposición del conductor al nivel de ruido:..... dB (A)
Gases de escape Medido con arreglo a número del acto reglamentario de base y de su última modificación aplicable a la homologación UE. Si se trata de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase:.....
Ciclo NRSC/ESC/WHSC CO2..... Ciclo NRTC/ETC/WHTC CO2.....

Notas explicativas:

(1) Táchese lo que no proceda.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate. En el caso de vehículos completados, dicha codificación permitirá identificar el TVV de base sobre el que se realiza el completado.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 3

Serie corta nacional (categorías T y C)

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los vehículos pertenecientes a las categorías T y C según se definen en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

Los límites de cantidad de los vehículos producidos en serie corta nacional serán los establecidos en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Ficha de Características

Los modelos de ficha de características son los establecidos en la parte II del apéndice 2.

PARTE III

Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en la parte IV del apéndice 2.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 4

Homologación Individual

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los vehículos pertenecientes a las categorías T y C según se definen en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de fichas reducidas son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

PARTE III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en

PARTE I:

Homologación nacional de tipo de vehículos de las categorías T4.1 y T4.2 (subcategorías a y b)

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación Nacional de Tipo (Aplicaciones Particulares)	
		T4.1	T4.2
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C
2	Velocidad máxima de fábrica, regulador de velocidad y dispositivos de limitación de velocidad	A	A
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	A	A
4	Mecanismo de dirección para tractores rápidos	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A
5	Mecanismo de dirección	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A
6	Indicador de velocidad	C	C
7	Campo de visión y limpiaparabrisas	A	B
8	Cristales	X (2) A (4)	X (2) A (4)
9	Retrovisores	X (2) A (4)	X (2) A (4)
10	Sistemas de información al conductor	C	C
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	X (2)	X (2)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	X (2) A (4)	X (2) A (4)
13	Sistemas de protección de los ocupantes del vehículo incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas, los cinturones de seguridad y las puertas del vehículo	C	C
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	C	C
15	Compatibilidad electromagnética	A (1)(3)(6)	A (1)(3)(6)
16	Aparato productor de señales acústicas	X (2) A (4)	X (2) A (4)
17	Sistemas de calefacción	C	C
18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	C	C

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación Nacional de Tipo (Aplicaciones Particulares)	
		T4.1	T4.2
19	Placa de matrícula	A	A
20	Placa y marcado reglamentarios	A	A
21	Dimensiones y masa remolcable	A	A
22	Masa máxima en carga	A	A
23	Masas de lastre	A	A
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	C	C
25	Depósito de combustible	A	A
28	Plataformas de carga	C	C
29	Riesgos debidos a los dispositivos de remolque	A	A
30	Neumáticos	X (2) A (4)	X (2) A (4)
31	Sistemas anti proyección	(a) N/A (b) X (2) A (4)	(a) N/A (b) X (2) A (4)
32	Marcha atrás	A	A
34c	Enganches mecánicos	X (2) A (4)	X (2) A (4)
35	ROPS	N/A	A (9)
37	ROPS Pruebas estáticas	N/A	A (9)
38	ROPS, montados delante (tractores de vía estrecha)	N/A	N/A
39	ROPS, montado en la parte trasera (tractores de vía estrecha)	N/A	N/A
40	FOPS, estructuras de protección contra la caída de objetos	A (9)	A (9)
41	Asientos de pasajeros	A	A
42	Exposición del conductor al nivel de ruido	A	A
43	Asiento del conductor	A	A
44	Campo de maniobra y acceso al puesto del conductor	A	A
45	Tomas de fuerza	A	A
46	Protección de los elementos motores	A	A
47	Anclajes de los cinturones de seguridad	A (9)	A (9)
48	Cinturones de seguridad	C	C
49	OPS, estructuras contra la penetración de objetos	C	C
50	Sistema de escape	A	A
51	Manual de utilización	C	C
52	Controles, incluyendo en particular dispositivos de emergencia y parada automática	A	A
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	C	C
54	Resguardos y dispositivos de protección	C	C
55	Información, señales de advertencia y marcas	C	C
56	Materiales y productos	C	C
57	Baterías	C	C
58	Salida de emergencia	C	C
59	Sistema de ventilación y filtrado de la cabina	C	C
60	Índice de combustión del material de la cabina	C	C
61	Emisiones contaminantes	A	A
62	Nivel sonoro (externo)	A	A

PARTE II:

Serie corta nacional de vehículos de las categorías T1, T2, T3, T4.1, T4.2 y T4.3 (subcategorías a y b)

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Serie Corta Nacional					
		T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T4.3
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C	C	C	C	C
2	Velocidad máxima de fábrica, regulador de velocidad y dispositivos de limitación de velocidad	A	A	A	A	A	A
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	A	A	A	A	A	A
4	Mecanismo de dirección para tractores rápidos	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Serie Corta Nacional					
		T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T4.3
5	Mecanismo de dirección	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A
6	Indicador de velocidad	A	A	A	A	A	A
7	Campo de visión y limpiaparabrisas	A	A	A	A	A	A
8	Cristales	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
9	Retrovisores	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
10	Sistemas de información al conductor	C	C	C	C	C	C
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
13	Sistemas de protección de los ocupantes del vehículo incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas, los cinturones de seguridad y las puertas del vehículo	A	A	A	A	A	A
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	A	A	A	A	A	A
15	Compatibilidad electromagnética	A (1)(3)(6)	A (1)(3)(6)	A (1)(3)(6)	A (1)(3)(6)	A (1)(3)(6)	A (1)(3)(6)
16	Aparato productor de señales acústicas	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
17	Sistemas de calefacción	B (8)	B (8)	B (8)	B (8)	B (8)	B (8)
18	Dispositivos de la protección contra utilización no autorizada	A	A	A	A	A	A
19	Placa de matrícula	A	A	A	A	A	A
20	Placa y marcado reglamentarios	A	A	A	A	A	A
21	Dimensiones y masa remolcable	A	A	A	A	A	A
22	Masa máxima en carga	A	A	A	A	A	A
23	Masas de lastre	A	A	A	A	A	A
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	A	A	A	A	A	A
25	Depósito de combustible	A	A	A	A	A	A
28	Plataformas de carga	C	C	C	C	C	C
29	Riesgos debidos a los dispositivos de remolque	A	A	A	A	A	A
30	Neumáticos	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
31	Sistemas antiproyección	(a) N/A (b) X (2) A (4)	(a) N/A (b) X (2) A (4)	(a) N/A (b) X (2) A (4)	(a) N/A (b) X (2) A (4)	(a) N/A (b) X (2) A (4)	(a) N/A (b) X (2) A (4)
32	Marcha atrás	A	A	A	A	A	A
34c	Enganches mecánicos	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
35	ROPS	A (9)	N/A	N/A	N/A	A (9)	A (9)
37	ROPS Pruebas estáticas	A (9)	N/A	N/A	N/A	A (9)	A (9)
38	ROPS, montados delante (tractores de vía estrecha)	N/A	A (9)	A (9)	N/A	N/A	A (9)
39	ROPS, montado en la parte trasera (tractores de vía estrecha)	N/A	A (9)	A (9)	N/A	N/A	A (9)
40	FOPS, estructuras de protección contra la caída de objetos	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
41	Asientos de pasajeros	A	N/A	A	A	A	A
42	Exposición del conductor al nivel de ruido	A	A	A	A	A	A
43	Asiento del conductor	A	A	A	A	A	A
44	Campo de maniobra y acceso al puesto del conductor	A	A	A	A	A	A
45	Tomas de fuerza	A	A	A	A	A	A
46	Protección de los elementos motores,	A	A	A	A	A	A
47	Anclajes de los cinturones de seguridad	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
48	Cinturones de seguridad	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
49	OPS, estructuras contra la penetración de objetos	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
50	Sistema de escape	A	A	A	A	A	A
51	Manual de utilización	C	C	C	C	C	C

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Serie Corta Nacional					
		T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T4.3
52	Controles, incluyendo en particular dispositivos de emergencia y parada automática	A	A	A	A	A	A
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	A	A	A	A	A	A
54	Resguardos y dispositivos de protección	A	A	A	A	A	A
55	Información, señales de advertencia y marcas	A	A	A	A	A	A
56	Materiales y productos	A	A	A	A	A	A
57	Baterías	A	A	A	A	A	A
58	Salida de emergencia	A	A	A	A	A	A
59	Sistema de ventilación y filtrado de la cabina	A	A	A	A	A	A
60	Índice de combustión del material de la cabina	A	A	A	A	A	A
61	Emisiones contaminantes	A	A	A	A	A	A
62	Nivel sonoro (externo)	A	A	A	A	A	A

PARTE III:

Homologación individual de vehículos de las categorías T1, T2, T3, T4.1, T4.2 y T4.3 (subcategorías a y b)

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación individual					
		T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T4.3
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C	C	C	C	C
2	Velocidad máxima de fábrica, regulador de velocidad y dispositivos de limitación de velocidad	B	B	B	B	B	B
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	B	B	B	B	B	B
4	Mecanismo de dirección para tractores rápidos	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B
5	Mecanismo de dirección	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A
6	Indicador de velocidad	C	C	C	C	C	C
7	Campo de visión y limpiaparabrisas	B	B	B	B	B	B
8	Cristales	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)
9	Retrovisores	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)
10	Sistemas de información al conductor	C	C	C	C	C	C
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	B (6)	B (6)	B (6)	B (6)	B (6)	B (6)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)
13	Sistemas de protección de los ocupantes del vehículo incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas, los cinturones de seguridad y las puertas del vehículo	C	C	C	C	C	C
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	C	C	C	C	C	C
15	Compatibilidad electromagnética	B (1) (6)	B (1) (6)	B (1) (6)	B (1) (6)	B (1) (6)	B (1) (6)
16	Aparato productor de señales acústicas	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)
17	Sistemas de calefacción	C	C	C	C	C	C
N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación individual					
		T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T4.3
18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	C	C	C	C	C	C
19	Placa de matrícula	B	B	B	B	B	B
20	Placa y marcado reglamentarios	C	C	C	C	C	C

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación individual					
		T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T4.3
21	Dimensiones y masa remolcable	B	B	B	B	B	B
22	Masa máxima en carga	B	B	B	B	B	B
23	Masas de lastre	B	B	B	B	B	B
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	C	C	C	C	C	C
25	Depósito de combustible	B	B	B	B	B	B
28	Plataformas de carga	C	C	C	C	C	C
29	Riesgos debidos a los dispositivos de remolque	B	B	B	B	B	B
30	Neumáticos	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)
31	Sistemas antiproyección	(a) N/A (b) B (4) (6)	(a) N/A (b) B (4) (6)	(a) N/A (b) B (4) (6)	(a) N/A (b) B (4) (6)	(a) N/A (b) B (4) (6)	(a) N/A (b) B (4) (6)
32	Marcha atrás	B	B	B	B	B	B
34c	Enganches mecánicos	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)
35	ROPS	C (9)	N/A	N/A	N/A	C (9)	C (9)
37	ROPS Pruebas estáticas	C (9)	N/A	N/A	N/A	C (9)	C (9)
38	ROPS, montados delante (tractores de vía estrecha)	N/A	C (9)	C (9)	N/A	N/A	C (9)
39	ROPS, montado en la parte trasera (tractores de vía estrecha)	N/A	C (9)	C (9)	N/A	N/A	C (9)
40	FOPS, estructuras de protección contra la caída de objetos	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)
41	Asientos de pasajeros	C	N/A	C	C	C	C
42	Exposición del conductor al nivel de ruido	B	B	B	B	B	B
43	Asiento del conductor	C	C	C	C	C	C
N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación individual					
		T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T4.3
44	Campo de maniobra y acceso al puesto del conductor	B	B	B	B	B	B
45	Tomas de fuerza	B	B	B	B	B	B
46	Protección de los elementos motores,	B	B	B	B	B	B
47	Anclajes de los cinturones de seguridad	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)
48	Cinturones de seguridad	C	C	C	C	C	C
49	OPS, estructuras contra la penetración de objetos	C	C	C	C	C	C
50	Sistema de escape	B	B	B	B	B	B
51	Manual de utilización	C	C	C	C	C	C
52	Controles, incluyendo en particular dispositivos de emergencia y parada automática	B	B	B	B	B	B
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	C	C	C	C	C	C
54	Resguardos y dispositivos de protección	C	C	C	C	C	C
55	Información, señales de advertencia y marcas	C	C	C	C	C	C
56	Materiales y productos	C	C	C	C	C	C
57	Baterías	C	C	C	C	C	C
58	Salida de emergencia	C	C	C	C	C	C
59	Sistema de ventilación y filtrado de la cabina	C	C	C	C	C	C
60	Índice de combustión del material de la cabina	C	C	C	C	C	C
61	Emisiones contaminantes	B	B	B	B	B	B
62	Nivel sonoro (externo)	B	B	B	B	B	B

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la

materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito)

RGV: Reglamento general de vehículos

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(9) Las actas de los ensayos (cumplimentadas) de acuerdo con los códigos de la OCDE que se facilitan a continuación podrán utilizarse como alternativa a los informes de ensayos redactados de conformidad con las directivas específicas correspondientes.

Aplicable a	Alternativa al acta de ensayo de la UE basada en los siguientes anexos del R (UE) 1322/2014	Asunto	Código OCDE
T1 T4.2 T4.3	Anexo VI y Anexo XVIII (si los anclajes de los cinturones de eguridad han sido objeto de ensayo)	Ensayos oficiales de estructuras de protección de tractores agrícolas o forestales (ensayo dinámico)	Código 3
T1 T4.2 T4.3	Anexo VIII y Anexo XVIII (si los anclajes de los cinturones de seguridad han sido objeto de ensayo)	Ensayos oficiales de estructuras de protección de tractores agrícolas o forestales (ensayo estático)	Código 4
T	Anexo XIII	Medición oficial del ruido en los puestos del conductor de los tractores agrícolas y forestales	Código 5
T2 T3 T4.3	Anexo IX y Anexo XVIII (si los anclajes de los cinturones de eguridad han sido objeto de ensayo)	Ensayos oficiales de estructuras de protección montadas en la parte delantera de tractores agrícolas o forestales de ruedas, vía estrecha	Código 6
T2 T3 T4.3	Anexo X y Anexo XVIII (si los anclajes de los cinturones de seguridad han sido objeto de ensayo)	Ensayos oficiales de estructuras de protección montadas en la parte trasera de tractores agrícolas o forestales de ruedas, vía estrecha	Código 7
T	Anexo XI, parte C	Ensayos oficiales de las estructuras de protección contra la caída de objetos de los tractores agrícolas y forestales	Código 10

(a) Vehículos que por construcción no pueden desarrollar una velocidad una velocidad superior a 40 km/h.

(b) Vehículos que por construcción pueden desarrollar una velocidad una velocidad superior a 40 km/h.

PARTE IV:

Homologación nacional de tipo de vehículos de las categorías C1, C2, C3, C4.1, C4.2 y C4.3 (subcategorías a y b)

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación Nacional de Tipo					
		C1	C2	C3	C4.1	C4.2	C4.3
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C	C	C	C	C
2	Velocidad máxima de fábrica, regulador de velocidad y dispositivos de limitación de velocidad	A	A	A	A	A	A
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	A	A	A	A	A	A
4	Mecanismo de dirección para tractores rápidos	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A
5	Mecanismo de dirección	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A
6	Indicador de velocidad	C	C	C	C	C	C
7	Campo de visión y limpiaparabrisas	A	A	A	A	A	A
8	Cristales	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
9	Retrovisores	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
10	Sistemas de información al conductor	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
13	Sistemas de protección de los ocupantes del vehículo incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas, los cinturones de seguridad y las puertas del vehículo	C	C	C	C	C	C
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	C	C	C	C	C	C
15	Compatibilidad electromagnética	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)
16	Aparato productor de señales acústicas	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
17	Sistemas de calefacción	C	C	C	C	C	C
18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	C	C	C	C	C	C
19	Placa de matrícula	A	A	A	A	A	A
20	Placa y marcado reglamentarios	A	A	A	A	A	A
21	Dimensiones y masa remolcable	A	A	A	A	A	A
22	Masa máxima en carga	A	A	A	A	A	A
23	Masas de lastre	A	A	A	A	A	A
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	C	C	C	C	C	C
25	Depósito de combustible	A	A	A	A	A	A
28	Plataformas de carga	C	C	C	C	C	C
29	Riesgos debidos a los dispositivos de remolque	A	A	A	A	A	A
32	Marcha atrás	C	C	C	C	C	C
33	Orugas	A	A	A	A	A	A
34c	Enganches mecánicos	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
36	ROPS (tractores de orugas)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
37	ROPS Pruebas estáticas	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación Nacional de Tipo					
		C1	C2	C3	C4.1	C4.2	C4.3
40	FOPS, estructuras de protección contra la caída de objetos	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
41	Asientos de pasajeros	A	N/A	A	A	A	A
42	Exposición del conductor al nivel de ruido	A	A	A	A	A	A
43	Asiento del conductor	A	A	A	A	A	A
44	Campo de maniobra y acceso al puesto del conductor	A	A	A	A	A	A
45	Tomas de fuerza	A	A	A	A	A	A
46	Protección de los elementos motores,	A	A	A	A	A	A
47	Anclajes de los cinturones de seguridad	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
48	Cinturones de seguridad	C	C	C	C	C	C
49	OPS, estructuras contra la penetración de objetos	C	C	C	C	C	C
50	Sistema de escape	A	A	A	A	A	A
51	Manual de utilización	C	C	C	C	C	C
52	Controles, incluyendo en particular dispositivos de emergencia y parada automática	A	A	A	A	A	A
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	C	C	C	C	C	C
54	Resguardos y dispositivos de protección	C	C	C	C	C	C
55	Información, señales de advertencia y marcas	C	C	C	C	C	C
56	Materiales y productos	C	C	C	C	C	C
57	Baterías	C	C	C	C	C	C
58	Salida de emergencia	C	C	C	C	C	C
59	Sistema de ventilación y filtrado de la cabina	C	C	C	C	C	C
60	Índice de combustión del material de la cabina	C	C	C	C	C	C
61	Emisiones contaminantes	A	A	A	A	A	A
62	Nivel sonoro (externo)	A	A	A	A	A	A

PARTE V:

Serie corta nacional de vehículos de las categorías C1, C2, C3, C4.1, C4.2 y C4.3 (subcategorías a y b)

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Serie Corta Nacional					
		C1	C2	C3	C4.1	C4.2	C4.3
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C	C	C	C	C
2	Velocidad máxima de fábrica, regulador de velocidad y dispositivos de limitación de velocidad	A	A	A	A	A	A
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	A	A	A	A	A	A
4	Mecanismo de dirección para tractores rápidos	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A	(a) N/A (b) A
5	Mecanismo de dirección	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A	(a) A (b) N/A
6	Indicador de velocidad	A	A	A	A	A	A

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Serie Corta Nacional					
		C1	C2	C3	C4.1	C4.2	C4.3
7	Campo de visión y limpiaparabrisas	A	A	A	A	A	A
8	Cristales	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
9	Retrovisores	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
10	Sistemas de información al conductor	C	C	C	C	C	C
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
13	Sistemas de protección de los ocupantes del vehículo incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas, los cinturones de seguridad y las puertas del vehículo	A	A	A	A	A	A
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	A	A	A	A	A	A
15	Compatibilidad electromagnética	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)	A (1) (3) (6)
16	Aparato productor de señales acústicas	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
17	Sistemas de calefacción	B (8)	B (8)	B (8)	B (8)	B (8)	B (8)
18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	A	A	A	A	A	A
19	Placa de matrícula	A	A	A	A	A	A
20	Placa y marcado reglamentarios	A	A	A	A	A	A
21	Dimensiones y masa remolcable	A	A	A	A	A	A
22	Masa máxima en carga	A	A	A	A	A	A
23	Masas de lastre	A	A	A	A	A	A
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	A	A	A	A	A	A
25	Depósito de combustible	A	A	A	A	A	A
28	Plataformas de carga	C	C	C	C	C	C
29	Riesgos debidos a los dispositivos de remolque	A	A	A	A	A	A
32	Marcha atrás	A	A	A	A	A	A
33	Orugas	A	A	A	A	A	A
34c	Enganches mecánicos	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)	X (2) A (4)
36	ROPS (tractores de orugas)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
37	ROPS Pruebas estáticas	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
40	FOPS, estructuras de protección contra la caída de objetos	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
41	Asientos de pasajeros	A	N/A	A	A	A	A
42	Exposición del conductor al nivel de ruido	A	A	A	A	A	A
43	Asiento del conductor	A	A	A	A	A	A
44	Campo de maniobra y acceso al puesto del conductor	A	A	A	A	A	A
45	Tomas de fuerza	A	A	A	A	A	A
46	Protección de los elementos motores,	A	A	A	A	A	A
47	Anclajes de los cinturones de seguridad	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
48	Cinturones de seguridad	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
49	OPS, estructuras contra la penetración de objetos	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)	A (9)
50	Sistema de escape	A	A	A	A	A	A
51	Manual de utilización	C	C	C	C	C	C
52	Controles, incluyendo en particular dispositivos de emergencia y parada automática	A	A	A	A	A	A
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	A	A	A	A	A	A
54	Resguardos y dispositivos de protección	A	A	A	A	A	A

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Serie Corta Nacional					
		C1	C2	C3	C4.1	C4.2	C4.3
55	Información, señales de advertencia y marcas	A	A	A	A	A	A
56	Materiales y productos	A	A	A	A	A	A
57	Baterías	A	A	A	A	A	A
58	Salida de emergencia	A	A	A	A	A	A
59	Sistema de ventilación y filtrado de la cabina	A	A	A	A	A	A
60	Índice de combustión del material de la cabina	A	A	A	A	A	A
61	Emisiones contaminantes	A	A	A	A	A	A
62	Nivel sonoro (externo)	A	A	A	A	A	A

PARTE VI:

Homologación individual de vehículos de las categorías C1, C2, C3, C4.1, C4.2 y C4.3 (subcategorías a y b)

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación Individual					
		C1	C2	C3	C4.1	C4.2	C4.3
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C	C	C	C	C
2	Velocidad máxima de fábrica, regulador de velocidad y dispositivos de limitación de velocidad	B	B	B	B	B	B
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	B	B	B	B	B	B
4	Mecanismo de dirección para tractores rápidos	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B	(a) N/A (b) B
5	Mecanismo de dirección	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A	(a) B (b) N/A
6	Indicador de velocidad	C	C	C	C	C	C
7	Campo de visión y limpiaparabrisas	B	B	B	B	B	B
8	Cristales	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)	B (4)
9	Retrovisores	B (4)	B (4)	(a) N/A (b) B (4)	B (4)	B (4)	B (4)
10	Sistemas de información al conductor	C	C	C	C	C	C
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	B (6)	B (6)	B (6)	B (6)	B (6)	B (6)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)
13	Sistemas de protección de los ocupantes del vehículo incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas, los cinturones de seguridad y las puertas del vehículo	C	C	C	C	C	C
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	C	C	C	C	C	C
15	Compatibilidad electromagnética	B (1) (6)	B (1) (6)	B (1) (6)	B (1) (6)	B (1) (6)	B (1) (6)
16	Aparato productor de señales acústicas	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)
17	Sistemas de calefacción	C	C	C	C	C	C
18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	C	C	C	C	C	C
19	Placa de matrícula	B	B	B	B	B	B
20	Placa y marcado reglamentarios	C	C	C	C	C	C
21	Dimensiones y masa remolcable	B	B	B	B	B	B
22	Masa máxima en carga	B	B	B	B	B	B
23	Masas de lastre	B	B	B	B	B	B
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	C	C	C	C	C	C
25	Depósito de combustible	B	B	B	B	B	B
28	Plataformas de carga	C	C	C	C	C	C
29	Riesgos debidos a los dispositivos de remolque	B	B	B	B	B	B
32	Marcha atrás	C	C	C	C	C	C
33	Orugas	A	A	A	A	A	A
34c	Enganches mecánicos	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)	B (4) (6)
36	ROPS (tractores de orugas)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)
37	ROPS Pruebas estáticas	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)
40	FOPS, estructuras de protección contra la caída de objetos	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)
41	Asientos de pasajeros	C	N/A	C	C	C	C
42	Exposición del conductor al nivel de ruido	B	B	B	B	B	B

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Homologación Individual					
		C1	C2	C3	C4.1	C4.2	C4.3
43	Asiento del conductor	C	C	C	C	C	C
44	Campo de maniobra y acceso al puesto del conductor	B	B	B	B	B	B
45	Tomas de fuerza	B	B	B	B	B	B
46	Protección de los elementos motores,	B	B	B	B	B	B
47	Anclajes de los cinturones de seguridad	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)	C (9)
48	Cinturones de seguridad	C	C	C	C	C	C
49	OPS, estructuras contra la penetración de objetos	C	C	C	C	C	C
50	Sistema de escape	B	B	B	B	B	B
51	Manual de utilización	C	C	C	C	C	C
52	Controles, incluyendo en particular dispositivos de emergencia y parada automática	B	B	B	B	B	B
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	C	C	C	C	C	C
54	Resguardos y dispositivos de protección	C	C	C	C	C	C
55	Información, señales de advertencia y marcas	C	C	C	C	C	C
56	Materiales y productos	C	C	C	C	C	C
57	Baterías	C	C	C	C	C	C
58	Salida de emergencia	C	C	C	C	C	C
59	Sistema de ventilación y filtrado de la cabina	C	C	C	C	C	C
60	Índice de combustión del material de la cabina	C	C	C	C	C	C
61	Emisiones contaminantes	B	B	B	B	B	B
62	Nivel sonoro (externo)	B	B	B	B	B	B

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción.

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito)

RGV: Reglamento general de vehículos

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(9) Las actas de los ensayos (cumplimentadas) de acuerdo con los códigos de la OCDE que se facilitan a continuación podrán utilizarse como alternativa a los informes de ensayos redactados de conformidad con las directivas específicas correspondientes.

Aplicable a	Alternativa al acta de ensayo de la UE basada en los siguientes anexos del R (UE) 1322/2014	Asunto	Código OCDE
C1 C4.2 C4.3	Anexo VIII y Anexo XVIII (si los anclajes de los cinturones de seguridad han sido objeto de ensayo)	Ensayos oficiales de estructuras de protección de tractores agrícolas o forestales (ensayo estático)	Código 4
C	Anexo XIII	Medición oficial del ruido en los puestos del conductor de los tractores agrícolas y forestales	Código 5
C2 C3 C4.3	Anexo X y Anexo XVIII (si los anclajes de los cinturones de seguridad han sido objeto de ensayo)	Ensayos oficiales de estructuras de protección montadas en la parte trasera de tractores agrícolas o forestales de ruedas, vía estrecha	Código 7
C1 C2 C4.2 C4.3	Anexo VII y Anexo XVIII (si los anclajes de los cinturones de seguridad han sido objeto de ensayo)	Ensayos oficiales de las estructuras de protección de los tractores agrícolas y forestales de orugas	Código 8
C	Anexo XI, parte C	Ensayos oficiales de las estructuras de protección contra la caída de objetos de los tractores agrícolas y forestales	Código 10

(a) Vehículos que por construcción no pueden desarrollar una velocidad una velocidad superior a 40 km/h.

(b) Vehículos que por construcción pueden desarrollar una velocidad una velocidad superior a 40 km/h.

ANEXO VI

Homologación Nacional de Vehículos

Anexo Técnico sobre Homologación Nacional de Motocultores

(Incluye: Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual)

Índice:

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: Tipo, variante y versión
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Homologación Nacional de tipo.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 3: Serie corta nacional (No aplicable).

Apéndice 4: Homologación Individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelos de fichas reducidas
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de requisitos exigidos para la homologación nacional de tipo y homologación individual del vehículo, sus partes y piezas.

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición según categorías de: Tipo, variante y versión

1. Tipo.

Se considerarán como vehículos del mismo tipo a aquellos que no presentan entre sí ninguna diferencia en los aspectos siguientes:

– Fabricante,
– Pertenecer al mismo género
– Pertenecer a una de las categorías que a continuación se indican, atendiendo a la potencia nominal de su motor:

– Potencia de motor ≤ 6 kW
– 6 kW < Potencia de motor ≤ 9 kW
– Potencia de motor > 9 kW

2. Variante.

Los vehículos pertenecientes a un mismo tipo que no presentan entre sí ninguna de las diferencias siguientes:

– Tipo y modelo de motor.
– Elementos de rodadura.
– Tipo de circulación:

– Arrastrando un remolque especial agrícola de menos de 750 kg. Debe indicarse explícitamente que el motocultor solo podrá matricularse cuando arrastre un remolque especial que haya obtenido previamente autorización administrativa).
– Ser conducido desde un asiento para el conductor. Conjunto formado por unidad tractora conectada el remolque o máquina agrícola o apero o bastidor auxiliar con ruedas.

3. Versión.

Los motocultores pertenecientes a una misma variante y que consistan en una combinación de los elementos que figuran en la ficha de características.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Homologación Nacional de Tipo:

MTC*xxxxx*xx.

Constará de tres secciones separadas por un asterisco,

Primera sección: «MTC»
Segunda sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Tercera sección: Una secuencia numérica de dos dígitos que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Serie Corta Nacional:

No aplicable.

Homologación Individual:

HIMTC-xxxxx.

Constará de los caracteres HIMTC seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual.

En los casos de corrección, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Homologación Nacional de Tipo

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación se extiende a los nuevos tipos de motocultores homologados como conjunto de cabeza tractora dirigida desde un asiento situado en un remolque de un eje o bastidor auxiliar de un eje con ruedas, bajo la denominación de «Motocultor» destinados a trabajos agrícolas, forestales y de obras y/o servicios, con la velocidad máxima de circulación establecida en el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, la cual irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

Epígrafe	Ficha de características. Motocultores
0	GENERALIDADES
0.1	Marca
0.2	Identificación

<table>
<tr><th>Epígrafe</th><th>Ficha de características. Motocultores</th></tr>
<tr><td>0.2.1</td><td>Tipo</td></tr>
<tr><td>0.2.2</td><td>Variantes
En cuanto a su circulación, hay que distinguir entre:
– Vehículo para circular arrastrando un remolque agrícola de menos de 750 kg. Debe indicarse explícitamente que el motocultor solo podrá matricularse cuando arrastre un remolque especial que haya obtenido previamente autorización administrativa.
– Vehículo para circular conducido desde un asiento para el conductor: conjunto formado por unidad tractora conectada el remolque o máquina agrícola o apero o bastidor auxiliar con ruedas.</td></tr>
<tr><td>0.2.3</td><td>Versiones</td></tr>
<tr><td>0.2.4</td><td>Denominación comercial</td></tr>
<tr><td>0.3</td><td>Clasificación (1): AGRÍCOLA / OBRAS / SERVICIOS</td></tr>
<tr><td>0.3.1</td><td>Género (2)</td></tr>
<tr><td>0.4</td><td>Nombre y dirección del fabricante</td></tr>
<tr><td>0.5</td><td>Nombre y dirección del representante del fabricante</td></tr>
<tr><td>0.6</td><td>Emplazamiento y modo de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias</td></tr>
<tr><td>0.6.1</td><td>Emplazamiento de la placa del fabricante (3)</td></tr>
<tr><td>0.6.2</td><td>Emplazamiento del número de identificación del motocultor (4)</td></tr>
<tr><td>0.7</td><td>La numeración en la serie del tipo para identificación del motocultor empieza en el número...</td></tr>
<tr><td>1</td><td>CONSTITUCIÓN GENERAL DEL MOTOCULTOR</td></tr>
<tr><td></td><td>(Adjuntar fotografías, una tres cuartos delante y otra tres cuartos detrás, en su lado opuesto, con un esquema acotado del conjunto del motocultor)</td></tr>
<tr><td>1.1</td><td>Número de ruedas (elementos de rodadura)</td></tr>
<tr><td>1.1.1</td><td>Ruedas motrices (Número y emplazamiento)</td></tr>
<tr><td>1.2</td><td>Emplazamiento y disposición del motor.</td></tr>
<tr><td>2</td><td>DIMENSIONES Y MASAS (en mm. y en kg.)</td></tr>
<tr><td>2.1</td><td>Vías</td></tr>
<tr><td>2.2</td><td>Dimensiones máximas y mínimas del motocultor sin accesorios discrecionales</td></tr>
<tr><td>2.2.1</td><td>Longitud</td></tr>
<tr><td>2.2.2</td><td>Anchura</td></tr>
<tr><td>2.2.3</td><td>Altura</td></tr>
<tr><td>2.2.4</td><td>Voladizo delantero</td></tr>
<tr><td>2.2.5</td><td>Distancia entre ejes</td></tr>
<tr><td>2.3</td><td>Tara</td></tr>
<tr><td>2.4</td><td>Masas de lastre (contrapesos) (descripción)</td></tr>
<tr><td>2.5</td><td>Masas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante</td></tr>
<tr><td>2.5.1</td><td>Masa máxima en carga de la máquina en función de los tipos de neumáticos previstos</td></tr>
<tr><td>2.5.2</td><td>Masa remolcable</td></tr>
<tr><td>2.5.2.1</td><td>Remolque sin frenos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga</td></tr>
<tr><td>2.5.2.2</td><td>Remolque con frenos mecánicos independientes que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.</td></tr>
<tr><td>2.5.2.3</td><td>Remolque con frenos hidráulicos que puede arrastrar de... hasta... (kg) de masa en carga.</td></tr>
<tr><td>2.6</td><td>Masa máxima autorizada</td></tr>
<tr><td>3</td><td>MOTOR</td></tr>
<tr><td>3.1</td><td>Marca</td></tr>
<tr><td>3.2</td><td>Modelo</td></tr>
<tr><td>3.3</td><td>Tipo (encendido por chispa / encendido por compresión) y ciclo</td></tr>
<tr><td>3.4</td><td>Número y disposición de los cilindros</td></tr>
<tr><td>3.5</td><td>Diámetro, carrera y cilindrada</td></tr>
<tr><td>3.6</td><td>Potencia nominal del motor:..... kW a:..... min^{-1} con ajuste de serie</td></tr>
<tr><td>3.6.1</td><td>Optativo: Potencia en la toma de fuerza (PDF) (Según el Código 2 de la OCDE o ISO 789-1:1990), si existe, en los regímenes normalizados.
<table>
<tr><th>Régimen normalizado PDF (min^{-1})</th><th>Régimen motor correspondiente (min^{-1})</th><th>Potencia (kW)</th></tr>
<tr><td>1 – 540</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2 – 1000</td><td></td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>3.6.2</td><td>Número de homologación de contaminantes del motor (Fase de emisiones), en su caso</td></tr>
<tr><td>3.6.3</td><td>Potencia fiscal (CVF)</td></tr>
<tr><td>3.7</td><td>Carburante o combustible normalmente utilizado</td></tr>
<tr><td>3.8</td><td>Depósito de combustible (capacidad y emplazamiento)</td></tr>
<tr><td>3.9</td><td>Instalación eléctrica a... V</td></tr>
</table>

Epígrafe	Ficha de características. Motocultores
3.9.1	Batería de … V Capacidad … Ah
3.9.2	Alternador/generador: Intensidad … A
3.10	Refrigeración (por aire / por agua)
3.11	Silenciador (esquema descriptivo)
4	TRANSMISIÓN (Adjuntar esquema de la transmisión de todas las variantes previstas)
4.1	Tipo de transmisión (mecánica, hidráulica, eléctrica, etc.):
4.2	Embrague (tipo), en su caso:
4.3	Caja de cambios (tipo, mando, marchas)
4.4	Grupo diferencial, únicamente primer eje: – Relación del par cónico – Bloqueo del diferencial (en su caso) (descripción y emplazamiento)
4.5	Velocidad teórica máxima (km/h)
5	ÓRGANOS DE SUSPENSIÓN
5.1	Neumáticos u otros elementos de rodadura
5.1.1	Neumáticos: número
5.1.2	Bandas elásticas o rodillos: número
5.2	Dimensiones
5.3	Índice de carga mínimo
5.4	Índice de velocidad mínima
6	DIRECCIÓN. Tipo (Adjuntar esquema de la dirección)
6.1	Anchura
6.2	Ángulo de giro
7	FRENADO
7.1	Dispositivo de frenado de servicio
7.1.1	Superficie de fricción: … cm^2
7.1.2	Tipo de actuación y circuito. Relación de palancas, etc.
7.2	Acoplamiento para el accionamiento simultáneo de los frenos derecho e izquierdo
8	DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
	(Adjuntar esquema exterior del vehículo con el emplazamiento acotado de su instalación)
8.1	Dispositivos obligatorios (Número, color y número de homologación)
8.2	Dispositivos facultativos (Número, color y número de homologación)
9	VARIOS
9.1	Avisadores acústicos
9.2	Dispositivos de enganche y remolque, previsto para una carga horizontal máxima... N (kg) y para una carga vertical máxima de... N (kg) Criterios de compatibilidad del conjunto: – dimensiones del dispositivo de acoplamiento, – localización del dispositivo de acoplamiento y – garantizar la rigidez del conjunto
9.3	Toma de corriente para la alimentación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa del remolque:... (5)
9.4	Espejos retrovisores

Notas explicativas

(1) Táchese lo que no proceda

(2) Norma UNE 68051:1988

(3) Norma UNE 68063:1983 (*)

(4) Norma UNE 68064:1983 (*)

(5) Norma UNE-ISO 1724:2013

(*) Mientras no sean desarrolladas las actualizaciones de las normas UNE, no podrán ser utilizadas. Ver apéndice 5.

En cualquier caso, se cumplirá con las últimas modificaciones en vigor de las referencias normativas.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Ficha reducida. Motocultores
Marca
Número de homologación
Identificación
Tipo
Variantes (0)
Denominación comercial (marca y modelo)

Ficha reducida. Motocultores
Clasificación (1): AGRÍCOLA / OBRAS / SERVICIOS
Género
Emplazamiento de la placa del fabricante
Emplazamiento del número de identificación de la máquina
DIMENSIONES Y MASAS MÁXIMAS (mm. y kg.)
Vía
Longitud
Anchura
Altura
Voladizo delantero
Distancia entre ejes
Tara
Masas de lastre (contrapesos) (descripción)
Masa máxima autorizada
MOTOR
Marca
Modelo
Número y disposición de los cilindros
Cilindrada (cm^3)
Potencia nominal del motor:..... kW a:..... min^{-1} con ajuste de serie (de acuerdo con la normativa aplicable).
Número de homologación de contaminantes del motor (Fase de emisiones), en su caso
Potencia fiscal (CVF)
Carburante o combustible normalmente utilizado
Depósito de combustible (capacidad y emplazamiento)
Instalación eléctrica a... V
Batería de … V Capacidad … Ah
Alternador/generador: Intensidad … A
Tipo de sistema de refrigeración (aire / agua)
Tipo de transmisión
Tipo de embrague
Caja de cambios (tipo, mando, marchas)
Neumáticos u otros elementos de rodadura
Neumáticos: número
Bandas elásticas o rodillos: número
Dimensiones
Índice de carga mínimo
Índice de velocidad mínima
DIRECCIÓN
DISPOSITIVO DE FRENADO
Freno de servicio
Superficie de frenado (cm^2)
DISPOSITIVOS DE ACOPLAMIENTO
Dispositivos de enganche y remolque, previsto para una carga horizontal máxima... N (kg) y para una carga vertical máxima de... N (kg) Criterios de compatibilidad del conjunto: – dimensiones del dispositivo de acoplamiento, – localización del dispositivo de acoplamiento y – garantizar la rigidez del conjunto
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos obligatorios/facultativos
Fabricante
Representante del fabricante
Fecha
Observaciones

Notas explicativas

(0) En cuanto a su circulación, hay que distinguir entre:

– Vehículo para circular arrastrando un remolque agrícola < 750 kg. Debe indicarse explícitamente que el motocultor solo podrá matricularse cuando arrastre un remolque especial que haya obtenido previamente autorización administrativa.

– Vehículo para circular conducido desde un asiento para el conductor: conjunto formado por unidad tractora conectada el remolque o máquina agrícola o apero o bastidor auxiliar con ruedas

(1) Táchese lo que no proceda

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 3

Serie corta nacional

No procede.

APÉNDICE 4

Homologación Individual

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los vehículos singulares de las categorías de vehículos según se definen en la parte I del apéndice 2 de este anexo.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

Parte III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual

(Motocultores)

N.º	Acto Reglamentario (*) (H)	Número AR	Homologación nacional de tipo	Homologación individual
1	Contaminación de máquinas móviles no de carretera	Anexos I y II R(UE) 2015/96 o 97/68/CE	(6)	(6)
2	Frenado	R(UE) 2015/68	(8) (RGV)	(8) (RGV)
3	Masas y Dimensiones	Anexos XXI y XXII R(UE) 2015/208	(RGV)	(RGV)
4	Dispositivos de alumbrado	Anexo XII R(UE) 2015/208	(2) (6) (RGV)	(2) (6) (RGV)
5	Avisador acústico	Anexo XVI (UE) 2015/208	(2) (6) (RGV)	(2) (6) (RGV)
6	Retrovisores	Anexo IX R(UE) 2015/208	(2) (6) (RGV)	(2) (6) (RGV)
7	Placas traseras de matrícula	Anexo XIX (UE) 2015/208	(RGV)	(RGV)
8	Enganches mecánicos	Anexo XXXIV (UE) 2015/208	(2) (7)	(2) (7)
9	Emplazamiento y forma de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias	Anexo XX R(UE) 2015/208	(4)	(4)

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción.

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito)

RGV: Reglamento general de vehículos

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de emplazamiento.

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(7) En estas exigencias se admitirán una certificación que incluya cumplimiento con ensayos realizados, en su caso, según Normas UNE, Normas ISO o equivalentes en su última versión o Directiva UE o Reglamento CEPE/ONU.

(8) Ensayo tipo 0, según punto 2.2.2 del Anexo II del Reglamento (UE) 2015/68. En el caso de vehículos que dispongan de mando único para los sistemas de frenado de servicio y estacionamiento, se aplicarán únicamente los requisitos del punto 2.2.2.2 del mismo Anexo.

ANEXO VII

Homologación Nacional de Vehículos

Anexo Técnico sobre Homologación Nacional de Máquinas Automotrices

(Incluye: Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual)

Índice

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: Tipo y variante
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Homologación Nacional de tipo.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 3: Serie corta nacional (No aplicable).

Apéndice 4: Homologación Individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelos de fichas reducidas
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de requisitos exigidos para la homologación nacional de tipo y homologación individual del vehículo, sus partes y piezas.

Parte I: Vehículos de la categoría 1.
Parte II: Vehículos de la categoría 2.

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición según categorías de: Tipo, variante y versión

1. Tipo.

Las máquinas automotrices que pueden ser puestas en servicio bajo la misma denominación de tipo y recibir, por tanto, el mismo número de homologación de tipo, deberán:

– Tener el mismo fabricante legal, aunque no necesariamente la misma planta de montaje.
– Pertenecer al mismo género de máquina.
– No presentar diferencias obvias en aspectos esenciales de fabricación y diseño del bastidor (articulado o rígido).
– Disponer del mismo número de ejes.
– No presentar diferencias de potencia máxima de motor superiores al 30% (la mayor no superior a 1,3 veces la menor).

2. Variante.

Las máquinas automotrices pertenecientes a un mismo tipo que, sin diferenciarse entre sí en cuanto a las características de tipo, presenten las mismas diferencias respecto al mismo en lo que concierne a las siguientes características:

– Tipo y modelo del motor.
– Cualquier cambio en las características del motor que varíe su potencia en > 5 %.
– Número de ejes motrices.
– Clase de transmisión.
– Tener el mismo sistema de rodadura (neumáticos, cadenas o rodillos).
– M.T.M.A
– Diferencias en distancia entre ejes superior al 10%.

3. Versión.

Las máquinas automotrices pertenecientes a una misma variante y que consistan en una combinación de los elementos que figuran en la ficha de características.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Homologación Nacional de Tipo:

Categoría 1:

MAA-xxxxx*xx.

Categoría 2:

MA2-xxxxx*xx.

Constará de tres secciones separadas por un asterisco.

Primera sección: Constará de los caracteres MAA o MA2
Segunda sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Tercera sección: Una secuencia numérica de dos dígitos que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Serie Corta Nacional:

No procede.

Homologación Individual:

HIMA-xxxxx : Vehículos de la categoría 1 y 2.

Constará de los caracteres HIMA seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual.
En los casos de corrección se añadirán los caracteres «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Homologación Nacional de Tipo

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación se extiende a los nuevos tipos de máquinas automotrices tal como están definidas en el Reglamento General de Vehículos para efectuar trabajos agrícolas, forestales y de obras y/o servicios.

A efectos de la homologación nacional de tipo se establecen dos subcategorías:

– Categoría 1: Máquinas automotrices con una velocidad máxima por construcción inferior o igual a 40 km/h.

– Categoría 2: Máquinas automotrices con una velocidad máxima por construcción superior a 40 km/h.

Solamente serán consideradas como máquinas automotrices en aquellos casos donde el equipo de trabajo se considere permanente.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, la cual irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

Epígrafe	Ficha de características. Máquinas automotrices
0	GENERALIDADES
0.1	Marca
0.2	Identificación
0.2.1	Tipo
0.2.2	Variantes
0.2.3	Versión
0.2.4	Denominación comercial
0.3	Clasificación(1): Agrícola / Obras / Servicios

Epígrafe	Ficha de características. Máquinas automotrices
0.3.1	Género de máquinas (2) En caso de Carretillas alimentadas por GLP: Se indicará que la máquina no está destinada al transporte de mercancías por carretera, que su desplazamiento está limitado a recorridos cortos adyacentes a su emplazamiento habitual y con baja velocidad limitada por construcción.
0.4	Nombre y dirección del fabricante legal
0.5	En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante
0.6	Emplazamiento y modo de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias
0.6.1	Emplazamiento de la placa del fabricante (3)
0.6.2	Emplazamiento del número de identificación de la máquina (4)
0.7	La numeración en la serie del tipo para identificación de la máquina empieza en el número:
0.8	Plantas de montaje
1	CONSTITUCIÓN GENERAL DE LA MÁQUINA (Adjuntar fotografías de la máquina, una tres cuartos delante y otra tres cuartos detrás, en su lado opuesto, así como esquema acotado de la misma)
1.1	Número de ejes
1.2	Número de ruedas o elementos de rodadura Número y emplazamiento de ejes de ruedas gemelas
1.3	Número y situación de ejes motrices
2	DIMENSIONES Y MASAS (en mm. y en kg.)
2.1	Dimensiones máximas y mínimas de la máquina en orden de marcha
2.1.1	Distancia entre ejes
2.1.2	Vías en cada eje
2.1.3	Longitud
2.1.4	Anchura
2.1.5	Altura
2.1.6	Voladizo delantero
2.1.7	Voladizo trasero
2.2	Tara
2.3	Masa en vacío en orden de marcha (masa de la máquina en orden de marcha con conductor y con equipamiento y ajus de serie, líquido de refrigeración, lubricantes y combustibles y herramientas).
2.3.1	Reparto de esta masa entre los ejes
2.4.	Masas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante
2.4.1	Masas máximas técnicamente admisibles por eje
2.4.2	Límites del reparto de esta masa entre los ejes (especificar los límites mínimos en porcentaje sobre cada eje)
2.4.3	Masa remolcable
2.4.3.1	Remolque / Máquina remolcada sin frenos de servicio:
2.4.3.2	Remolque / Máquina remolcada con freno mecánico de servicio (inercia / independiente):
2.4.3.3	Remolque / Máquina remolcada con frenos hidráulicos o neumáticos de servicio:
2.5	Masas máximas autorizadas
2.5.1	Masas máximas autorizadas por eje
3	MOTOR
3.1	Marca y fabricante
3.2.	Modelo
3.3	Tipo y ciclo
3.4	Número y disposición de los cilindros
3.5	Diámetro (mm), carrera (mm) y cilindrada (cm^3)
3.6	Potencia nominal del motor: …… kW a: ……. min^{-1} con ajuste de serie
3.6.1	Número de homologación de contaminantes del motor (Fase de emisiones)
3.6.2	Potencia fiscal (CVF)
3.7	Combustible normalmente utilizado
3.8	Depósito de combustible (capacidad y emplazamiento) En caso de carretillas alimentadas por GLP: Se indicarán las normas que, en cuanto a seguridad, cumple el depósit demás componentes del sistema de alimentación, especificándose el número de aprobación CE o la contraseña homologación CEPEONU, según el caso. Se indicará, además, la designación de tipo marcada en el depósito.
3.9	Depósito auxiliar de combustible (capacidad y emplazamiento)
3.10	Instalación eléctrica a … V
3.10.1	…. Batería de …. V
3.10.2	Alternador-dinamo Potencia nominal: …. W
3.11	Refrigeración (por aire, por agua)
3.12	Silenciador (marca, tipo y esquema descriptivo).
4	TRANSMISIÓN (Adjuntar esquema de la transmisión de todas las variantes previstas)
4.1	Tipo de transmisión (mecánica, hidráulica, etc.)
4.2	Tipo de embrague
4.3	Caja de cambios
4.3.1	Marca y modelo

Epígrafe	Ficha de características. Máquinas automotrices
4.3.2	Tipo de caja de cambios
4.3.2.1	Accionamiento
4.3.3	Marchas
4.4	Grupo diferencial
4.4.1	Relación del par cónico
4.4.2	Bloqueo del diferencial. Descripción y emplazamiento
4.5	Velocidad máxima por construcción
5	ÓRGANOS DE SUSPENSIÓN
5.1	Neumáticos u otros elementos de rodadura
5.1.1.	Neumáticos: número
5.1.2	Bandas elásticas o rodillos: número
5.2	Designación de las dimensiones
5.3	Índice de velocidad mínima
5.4	Índice de carga mínimo
5.5	Tipo de suspensión (si existe) para cada eje o rueda
6	DIRECCIÓN (Adjuntar esquema de la dirección)
6.1	Dirección
6.1.1	Mecanismo de control de la dirección
6.1.2	Mecanismo tipo
6.1.3	Cilindro, ayuda, tipo
6.1.4	Número de vueltas volante/ángulo giro máximo de rueda
6.1.5	Diámetro del volante (mm)
6.2	Radio mínimo del espacio de giro (5)
6.2.1	A la derecha:... mm
6.2.2	A la izquierda:... mm
7	FRENADO (Adjuntar esquema del cinematismo) Para cada dispositivo de frenado se deberá precisar: Tipo y naturaleza de los frenos. (Adjuntar esquema, ruedas frenad transmisión del sistema y accionamiento, superficie activa, zapatas o discos, tipos de regulación)
7.1	Freno de servicio
7.1.1	Tipo de actuación y circuito
7.1.2	Cálculo de los frenos de servicio: Determinación de la relación entre la suma de las fuerzas de frenando en la periferia las ruedas y la fuerza ejercida sobre el mando
7.2	Freno de socorro (descripción, si existe)
7.3	Freno de estacionamiento (descripción)
7.4	Acoplamiento para el accionamiento simultáneo de los frenos derecho e izquierdo
7.5	Dispositivos eventuales (retardador)
7.6	Fuentes de energía, si existen (características)
7.7	Dispositivo para frenado del remolque (si existe) (Adjuntar esquema del circuito de freno)
7.7.1	Descripción y características (presiones de servicio y de seguridad)
7.8	Dispositivos antibloqueo
8	PUESTO DEL CONDUCTOR Y DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN CONTRA EL VUELCO
8.1	Descripción general
8.2	Asiento del conductor (marca y modelo)
8.2.1	Asientos de acompañantes
8.3	Instrumentación
8.4	Mandos
8.5	Facilidades de acceso al puesto de conducción
8.6	Espejos retrovisores
9	DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA Adjuntar esquema exterior de la máquina con el emplazamiento acotado de su instalación)
9.1	Dispositivos obligatorios (Número, color y marca de homologación)
9.2	Dispositivos facultativos (Número, color y marca de homologación)
10	VARIOS
10.1	Avisadores acústicos
10.2	Dispositivos del enganche de remolque (6)
10.2.1	Marca, modelo y norma de construcción o número de homologación.
10.2.2	Cargas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante:
10.2.2.1	Carga vertical
10.2.2.2	Carga horizontal
10.3	Toma de corriente para alimentación de los dispositivos de alumbrado, señalización luminosa y servicio del remolqu máquina remolcada (7)
10.4	Emplazamiento de la placa de matrícula trasera

Notas explicativas:

(1) Táchese lo que no proceda

(2) Norma UNE 68051:1983

(3) Norma UNE 68063:1983 (*)

(4) Norma UNE 68064:1983 (*)

(5) Norma UNE 68066:1983

(6) Mientras no se desarrollen las normas UNE aplicables en su última modificación, se podrán aceptar las normas ISO desarrolladas o equivalentes en su última versión para el cumplimiento del apéndice 5.

(7) Norma UNE-ISO 1724:2013

(*) Mientras no sean desarrolladas las actualizaciones de las normas UNE, no podrán ser utilizadas. Ver apéndice 5.

En cualquier caso, se cumplirá con las últimas modificaciones en vigor de las referencias normativas.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Ficha reducida. Máquinas automotrices
Marca
Número de homologación
Identificación
Tipo
Variantes
Versión
Denominación comercial
Clasificación (1): Agrícola / Obras / Servicios
Genero de máquina (2) En caso de Carretillas alimentadas por GLP: Se indicará que la máquina no está destinada al transporte de mercancías por carretera, que su desplazamiento está limitado a recorridos cortos adyacentes a su emplazamiento habitual y con baja velocidad limitada por construcción.
Emplazamiento de la placa del fabricante
Emplazamiento del número de identificación
CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO (Adjuntar fotografías de la máquina, una tres cuartos delante y otra tres cuartos detrás o planos de una versión representativa y un pl acotado de todo el vehículo).
N.º de ejes y ruedas
Número y emplazamiento de ejes de ruedas gemelas
Ejes motores (n.º, localización e interconexión)
DIMENSIONES Y MASAS (en mm. y kg.)
Distancia entre ejes
Vías en cada eje
Longitud total
Anchura total
Altura
Voladizo trasero
Tara
Masa en vacío en orden de marcha
Masa máxima técnicamente admisible
Masas máximas técnicamente admisibles por eje
Masa remolcable
Remolque / Máquina remolcada sin frenos de servicio:
Remolque / Máquina remolcada con freno mecánico de servicio (inercia / independiente):
Remolque / Máquina remolcada con frenos hidráulicos o neumáticos de servicio:
Masa máxima autorizada
Masas máximas autorizadas por eje
MOTOR
Marca
Modelo
N.º de cilindros
Cilindrada (cm3)
Potencia nominal del motor:..... kW a:..... min-1 con ajuste de serie
Número de homologación de contaminantes del motor (Fase de emisiones)
Potencia fiscal (CVF)
Combustible

Ficha reducida. Máquinas automotrices
Depósito de combustible (capacidad y emplazamiento) En caso de carretillas alimentadas por GLP: Se indicarán las normas que, en cuanto a seguridad, cumple el depósito y demás componen del sistema de alimentación, especificándose el número de aprobación CE o la contraseña de homologación CEPEONU, según el caso, indicará, además, la designación de tipo marcada en el depósito.
INSTALACIÓN ELÉCTRICA
Batería
Alternador (A)
Refrigeración (por aire, por agua)
TRANSMISIÓN
Tipo de transmisión
Tipo de embrague
Tipo de caja de cambios
Accionamiento
Marchas:
ÓRGANOS DE SUSPENSIÓN
Neumáticos u otros elementos de rodadura
Neumáticos: número
Bandas elásticas o rodillos: número
Dimensiones
Índice mínimo de velocidad
Índice mínimo de carga
Tipo de suspensión (si existe) para cada eje o rueda
DIRECCIÓN
Tipo
Relación
Diámetro del volante (mm)
DISPOSITIVO DE FRENADO
Freno de servicio (Tipo)
Freno de estacionamiento
Fuentes de energía, si existe (características)
PUESTO DEL CONDUCTOR
Número de asientos
Espejos retrovisores
Indicadores. Relacionar
Presión de aceite
Cuentahoras
Velocímetro
Nivel combustible
Temperatura
Cuenta revoluciones
Tacómetros
Testigos. Relacionar
Carga de generador
Indicadores de dirección
Presión de aceite
Nivel líquido frenos
Freno de estacionamiento
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos obligatorios/facultativos
DISPOSITIVOS DE ACOPLAMIENTO
Acoplamientos mecánicos entre tractores y vehículos remolcados:
Tipo(s) de acoplamiento:...
Fabricante
Representante del fabricante
Fecha
Observaciones

Notas explicativas

(1) Táchese lo que no proceda

(2) Norma UNE 68051:1983

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 3

Serie corta nacional

No procede.

APÉNDICE 4

Homologación Individual

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a las categorías de vehículos según se definen en la parte I del apéndice 2 de este anexo.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

PARTE III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en

Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual

(Vehículos de la categoría 1)

N.º	Asunto (*) (H)	Número AR	Homologación nacional de tipo	Homologación individual
1	Contaminación de máquinas móviles no de carretera	Anexos I y II R(UE) 2015/96 o 97/68/CE	A	B
2	Masas y dimensiones.	Anexos XXI y XXII R(UE) 2015/208	(RGV) (5)	(RGV) (5)
3	Placas traseras de matrícula	Anexo XIX R(UE) 2015/208	A	B
4	Frenado	R(UE) 2015/68 o R. CEPE/ONU n.º13	(7) (RGV)	(7) (RGV)
5	Dispositivos de alumbrado	Anexo XI R(UE) 2015/208	X (2)	X (2)
6	Instalación de los dispositivos de alumbrado	Anexo XII R(UE) 2015/208	A (4)	B (4)
7	Avisador acústico	Anexo XVI R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º28	X (2) A (4)	B (4)
8	Retrovisores	Anexo IX R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º46	X (2) A (4)	B (4)
9	Parabrisas y otros vidrios	Anexo VIII R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º43	X (2) A (4)	B (4)
10	Enganches mecánicos	Anexo XXXIV R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º55	A (2) (4) (6)	B (2) (4) (6)
11	Emplazamiento y forma de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias	Anexo XX R(UE) 2015/208 o R(UE) 19/2011	A	B

PARTE II

(Vehículos de la categoría 2)

N.º	Asunto (*) (H)	Número AR	Homologación nacional de tipo	Homologación individual
1	Contaminación de Máquinas móviles no de carretera	Anexos I y II R(UE) 2015/96 o 97/68/CE	A	B
2	Masas y Dimensiones.	Anexos XXI y XXII R(UE) 2015/208	(RGV) (5)	(RGV) (5)
3	Placas traseras de matrícula	Anexo XIX R(UE) 2015/208	A	B
4	Dispositivos de alumbrado	Anexo XII R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º48	X (2) A (4)	B (4)
5	Instalación de los dispositivos de alumbrado	Anexo XI R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º48	A (4)	B (4)
6	Avisador Acústico	Anexo XVI R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º28	X (2) A (4)	B (4)
7	Retrovisores	Anexo IX R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º46	X (2) A (4)	B (4)

N.º	Asunto (*) (H)	Número AR	Homologación nacional de tipo	Homologación individual
8	Parabrisas y otros vidrios	Anexo VIII R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º43	X (2) A (4)	B (4)
9	Enganches mecánicos	Anexo XXXIV R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º55	A (2) (4) (6)	B (2)(4)(6)
10	Emplazamiento y forma de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias	Anexo XX R(UE) 2015/208 o R(UE) 19/2011	A	B
11	Frenado	R(UE) 2015/68 o R. CEPE/ONU n.º13	(7) (RGV)	(7) (RGV)
12	Dirección	Anexo V R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º79	A	B
13	Anclajes de cinturones de seguridad	Anexo XVIII R(UE) 1322/2014 o R. CEPE/ONU n.º14	A	B
14	Cinturones de seguridad	Anexo XIX R(UE) 1322/2014 o R. CEPE/ONU n.º16	X (2) A (4)	B (4)
15	Velocímetro	Anexo VI R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º39	A	B
16	Marcha atrás	Anexo XXXII R(UE) 2015/208 o R(UE) 130/2012	A	B
17	Sistema antiproyección	Anexo XXXI R(UE) 2015/208 o R (UE) 109/2011	X (2) A (4)	B (4)
18	Limitador de velocidad	Anexo III R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º89	A	B
19	Protección lateral	Anexo XXVII R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º73	X (2) A (4)	B (4)

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción. N/A Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito)

RGV: Reglamento general de vehículos

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación.

(5) Para vehículos de obras y servicios se aplicaran los mismos requisitos que para vehículos agrícolas.

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(7) Se efectuará ensayo tipo 0, según punto 2.2.2 del Anexo II del Reglamento (UE) 2015/68, con los valores límite indicados en la tabla del punto 3.1.1.1 del mismo Anexo. Para el freno de estacionamiento se aplicarán las prescripciones del punto 3.1.3.1 y 3.1.3.4 (cuando proceda) del citado Anexo.

ANEXO VIII

Homologación Nacional de Vehículos

Anexo Técnico sobre Homologación Nacional de Tractocarros

(Incluye: Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual)

Índice

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: Tipo y variante
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Homologación Nacional de tipo.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 3: Serie corta nacional (No procede).

Apéndice 4: Homologación Individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelos de fichas reducidas
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de requisitos exigidos para la homologación nacional de tipo y homologación individual del vehículo, sus partes y piezas.

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición según categorías de: tipo, variante y versión

1. Tipo.

Se considerarán como vehículos del mismo tipo a aquellos que no presentan entre sí ninguna diferencia en los aspectos siguientes:

Se considerarán como vehículos del mismo tipo a aquellos que no presentan entre si ninguna diferencia en los aspectos siguientes:

– Ser fabricados por el mismo fabricante, aunque no necesariamente en la misma fábrica.
– Tener la misma configuración; no presentar diferencias obvias en aspectos esenciales de fabricación y diseño del bastidor (articulado o rígido / n.º de ejes).
– Diferencias de potencia máxima de motor no superiores al 30 % (la mayor es superior a 1,3 veces la menor).

2. Variante.

Los vehículos pertenecientes a un mismo tipo que no presentan entre sí ninguna de las diferencias siguientes:

– MTMA / MMA;
– Número de ejes motores;
– Distancia entre ejes;
– Cabina (en su caso) o carrocería;
– Tipo y modelo de motor;
– Cualquier cambio en las características del motor que varíe su potencia en > 5 %.

3. Versión.

Los tractocarros pertenecientes a una misma variante y que consistan en una combinación de los elementos que figuran en la ficha de características.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Homologación Nacional de Tipo:

TCA*xxxxx*xx.

Constará de tres secciones separadas por un asterisco.

Primera sección: «TCA».
Segunda sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Tercera sección: Una secuencia numérica de dos dígitos que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Serie Corta Nacional:

No procede.

Homologación Individual:

HITCA-xxxxx.

Constará de los caracteres HITCA seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual.
En los casos de corrección, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Homologación Nacional de Tipo

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación se extiende a los nuevos tipos de tractocarros tal como están definidos en el Reglamento General de Vehículos para efectuar trabajos agrícolas, forestales y de obras y/o servicios.
Se excluyen de esta definición los vehículos en los que el conductor viaja a horcajadas y el mando de dirección es de tipo manillar, así como los vehículos de categoría N.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, la cual irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

Epígrafe	Ficha de características. Tractocarros
0	GENERALIDADES
0.1	Marca
0.2	Identificación
0.2.1	Tipo
0.2.2	Variantes
0.2.3	Versiones
0.2.4	Denominación comercial
0.3	Clasificación (1): Agrícola / Obras / Servicios
0.4	Nombre y dirección del fabricante
0.5	Nombre y dirección del representante del fabricante
0.6	Emplazamiento y modo de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias
0.6.1	Emplazamiento de la placa del fabricante (2)
0.6.2	Emplazamiento del número de identificación del vehículo (3)
0.7	La numeración en la serie del modelo para identificación del vehículo empieza en el número
1	CONSTITUCIÓN GENERAL (Adjuntar fotografías, ¾ delantera y ¾ trasera, así como un esquema acotado del conjunto del mismo)
1.1	Número de ejes y ruedas
1.2	Ruedas motrices
1.3	Emplazamiento y disposición del motor
2	DIMENSIONES Y MASAS (mm. y kg.)
2.1	Distancia entre ejes
2.2	Ancho de vía en cada eje
2.3	Dimensiones del vehículo
2.3.1	Longitudes
2.3.1.1	Longitud total
2.3.2	Anchuras
2.3.2.1	Anchura total de cabina / carrocería
2.3.3	Altura en vacío
2.3.3.1	Altura total del vehículo
2.3.3.2	Distancia mínima al suelo
2.3.3.3	Ángulos de entrada y salida

Epígrafe	Ficha de características. Tractocarros
2.4	Tara (4)
2.5	Masa en vacío en orden de marcha sin accesorios discrecionales, pero con líquido de refrigeración, lubricantes, combustibles, herramientas y conductor (el peso del conductor de estima en 75 kg.) (4)
2.5.1	Reparto de esta masa entre los ejes
2.6	Masas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante
2.6.1	Masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante
2.6.2	Masa en el primer eje
2.6.3	Masa en el segundo eje
2.7	Masa máxima remolcable.
2.7.1	Remolque sin frenos
2.7.2	Remolque con frenos
2.8	Masa Máxima Autorizada (M.M.A.)
3	MOTOR
3.1	Marca y fabricante
3.2	Modelo
3.3	Tipo y ciclo
3.4	Número y disposición de los cilindros
3.5	Diámetro, carrera y cilindrada
3.6	Potencia nominal del motor:..... kW a:..... min^{-1} con ajuste de serie
3.6.1	Número de homologación de contaminantes del motor (Fase de emisiones)
3.6.2	Potencia fiscal (CVF)
3.7	Carburante o combustible normalmente utilizado
3.8	Situación y capacidad del depósito de combustible
3.9	Alimentación del motor
3.10	Instalación eléctrica a …. v.
3.10.1	… baterías de … v.
3.10.2	Alternador
3.11	Refrigeración
3.12	Silenciador
4	TRANSMISIÓN (adjuntar esquema de la transmisión de todas las variantes previstas)
4.1	Tipo de transmisión
4.2	Embrague:
4.2.1	Tipo:
4.3	Caja de cambio
4.3.1	Marca y modelo:
4.3.2	Tipo de caja y mando:
4.3.3	Marchas:
4.4	Grupo diferencial Relación del par cónico: Bloqueo del diferencial:
4.5	Desmultiplicación de la transmisión
4.6	Velocidad del vehículo en km/h, correspondiente al régimen nominal del motor, con los neumáticos definidos en el apartado 5.1
4.7	Velocidad teórica máxima:
5	ÓRGANOS DE SUSPENSIÓN
5.1	Neumáticos (serie y opcionales)
5.1.1	Dimensiones
5.1.2	Índice de capacidad de carga mínima
5.1.3	Índice mínimo de velocidad
5.2	Tipo de suspensión (si existe) para cada eje o rueda (adjuntar esquema)
6	DIRECCIÓN (Adjuntar esquema)
6.1	Dirección
6.1.1	Tipo
6.1.2	Diámetro del volante:
6.1.3	Mecanismo, Tipo:
6.1.4	Número de vueltas del volante / ángulo de giro máximo de rueda
6.2	Radio mínimo del espacio de giro (5)
6.2.1	A la derecha:
6.2.2	A la izquierda:
7	FRENADO (Adjuntar esquema del cinematismo y de los principales elementos frenantes: tambor, zapatas, discos, etc.)
7.1	Freno de servicio (8)
7.1.1	Tipo de actuación y circuito
7.1.2	Calculo de los frenos de servicio
7.1.3	Superficie de frenado: cm^2

Epígrafe	Ficha de características. Tractocarros
7.2	Freno de socorro
7.3	Freno de estacionamiento
7.4	Dispositivo para el frenado de remolque
7.4.1	Descripción y características
7.5	Fuentes de energía, si existe (características)
8	PUESTO DEL CONDUCTOR
8.1	Descripción general
8.2	Retrovisores
8.3	N.º de asientos
8.4	Instrumentación
8.5	Mandos
9	CABINA
9.1	Tipo y modelo
9.2	Puertas: número
9.3	Campo de visión directa
9.4	Parabrisas y otros vidrios
9.5	Limpiaparabrisas: n.º de escobillas
9.6	Lavaparabrisas: n.º de surtidores
10	DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA (Adjuntar esquema exterior de la máquina con el emplazamiento acotado de su instalación)
10.1	Dispositivos obligatorios (Número, color y número de homologación)
10.2	Dispositivos facultativos (Número, color y número de homologación)
11	VARIOS
11.1	Avisadores acústicos
11.2	Dispositivo de enganche del remolque (6)
11.2.1	Boca de enganche
11.2.1.1	Medidas principales
11.2.1.2	Material
11.2.2	Cargas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante
11.2.2.1	Carga vertical
11.2.2.2	Carga horizontal
11.3	Toma de corriente para alimentación de los dispositivos de alumbrado, señalización luminosa y servicio del remolque (7)
11.4	Emplazamiento de la placa de matrícula trasera

Notas explicativas:

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) UNE 68063:1983 (*).

(3) UNE 68064:1983 (*).

(4) UNE 26086:1992.

(5) UNE 68066:1983.

(6) Mientras no se desarrollen las normas UNE aplicables en su última modificación, se podrán aceptar las normas ISO desarrolladas o equivalentes en su última versión para el cumplimiento del apéndice 5. (7) UNE-ISO 1724:2013.

(*) Mientras no sean desarrolladas las actualizaciones de las normas UNE, no podrán ser utilizadas. Ver apéndice 5.

En cualquier caso, se cumplirá con las últimas modificaciones en vigor de las referencias normativas.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Ficha reducida. Tractocarros
Número de homologación
Marca
Identificación
Emplazamiento del número de identificación de la máquina
Emplazamiento de la placa del fabricante
Tipo
Variantes
Versión
Denominación comercial (marca y modelo)
Clasificación (Táchese lo que no proceda): Agrícola / Obras / Servicios
Género

Ficha reducida. Tractocarros
DIMENSIONES Y MASAS MÁXIMAS (mm y kg.)
Distancia entre ejes
Ancho de vía de cada eje
Longitud
Voladizo trasero
Longitud de caja (máx.)
Anchura
Altura
Tara
Masa en vacío en orden de marcha sin accesorios discrecionales, pero con líquido de refrigeración, lubricantes, combustibles, herramientas y conductor (el peso del conductor se estima en 75 kg.)
Masa máxima técnicamente admisible
Masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA)
En el primer eje
En el segundo eje
Masas máximas remolcables
Sin frenos:
Con frenos
Masa máxima autorizada
MOTOR
Marca
Modelo
N.º de cilindros
Cilindrada (cm^3)
Potencia nominal del motor:..... kW a:..... min^{-1} con ajuste de serie
Número de homologación de contaminantes del motor (Fase de emisiones), en su caso
Potencia fiscal (CVF)
Tipo de carburante
Situación y capacidad del depósito de combustible
INSTALACIÓN ELÉCTRICA (V)
Batería (A)
Alternador (kW)
SISTEMA DE REFRIGERACIÓN
TRANSMISIÓN
Tipo
Embrague
Tipo
CAJA DE CAMBIOS
Caja de cambio
Marca y modelo:
Tipo de caja y mando:
SUSPENSIÓN
Neumáticos (serie y opcionales)
Dimensiones
Índice de capacidad de carga mínima
Índice mínimo de velocidad
DIRECCIÓN
Tipo
Diámetro del volante (mm)
Relación
DISPOSITIVO DE FRENADO
Freno de servicio (Tipo)
Superficie de frenado: cm2
Freno de estacionamiento
Fuentes de energía, si existe (características)
PUESTO DEL CONDUCTOR
Espejos retrovisores
N.º de asientos / Plazas
INDICADORES
Presión de aceite
Cuentahoras
Velocímetro
Nivel de combustible
TESTIGOS
Carga generador
Indicadores de dirección
Presión de aceite
Nivel de líquido de frenos
Freno de estacionamiento

Ficha reducida. Tractocarros
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos obligatorios/facultativos
DISPOSITIVOS DE ACOPLAMIENTO
Medidas principales
Cargas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante Carga vertical Carga horizontal
Fabricante
Representante del fabricante
Fecha
Observaciones

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 3

Serie corta nacional

No procede

APÉNDICE 4

Homologación Individual

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se define en la parte I del apéndice 2 de este anexo.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

PARTE III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual

(Tractocarros)

N.º	Asunto (*) (H)	Número AR	Homologación nacional de tipo	Homologación individual
1	Contaminación de máquinas móviles no de carretera	Anexos I y II R(UE) 2015/96	(6)	(6)
2	Masas y Dimensiones	Anexos XXI y XXII R(UE) 2015/208	(RGV)	(RGV)
3	Placas traseras de matrícula	Anexo XIX R(UE) 2015/208	(RGV)	(RGV)
4	Frenado	R(UE) 2015/68 o R. CEPE/ONU n.º 13	(8) (RGV)	(8) (RGV)
5	Instalación de los dispositivos de alumbrado	Anexos XI y XII R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º 48	(2) (6) (RGV)	(2) (6) (RGV)
6	Avisador acústico	Anexo XVI R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º 28	(2) (6) (RGV)	(2) (6) (RGV)
7	Retrovisores	Anexo IX R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º 46	(2) (6) (RGV)	(2) (6) (RGV)
8	Parabrisas y otros vidrios	Anexo VIII R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º 43	(2) (6) (RGV)	(2) (6) (RGV)
9	Enganches mecánicos	Anexo XXXIV R(UE) 2015/208 o R. CEPE/ONU n.º 55	(2) (7)	(2) (7)
10	Emplazamiento y forma de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias	Anexo XX R(UE) 2015/208 o R(UE) 19/2011	(4)	(4)

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción.

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito).

RGV: Reglamento general de vehículos.

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación.

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(7) En estas exigencias se admitirán una certificación que incluya cumplimiento con ensayos realizados, en su caso, según Normas UNE, Normas ISO o equivalentes en su última versión o Directiva UE o Reglamento CEPE/ONU.

(8) Se efectuará un ensayo con motor desembragado a una velocidad inicial no inferior al 98 % de la velocidad máxima por construcción del vehículo. La deceleración media estabilizada al aplicar el mando del sistema de frenado de estacionamiento o un mando auxiliar, que permite como mínimo la actuación parcial del sistema de frenado de servicio, y la deceleración inmediatamente antes de la parada del vehículo no serán inferiores a 1,5 m/s2 hasta 30 km/h.

Se efectuará un ensayo en el que la fuerza ejercida sobre el mando deberá ajustarse de modo que se alcance una deceleración media estabilizada de 3 m/s^2 en la primera aplicación de los frenos. Esta fuerza deberá permanecer constante en las sucesivas aplicaciones de los frenos.

ANEXO IX

Homologación Nacional de Vehículos

Anexo Técnico sobre Homologación Nacional de Remolques especiales

(Incluye: Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual)

Índice:

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: Tipo y variante.
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Homologación Nacional de tipo.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 3: Serie corta nacional (No aplicable).

Apéndice 4: Homologación Individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelos de fichas reducidas.
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de requisitos exigidos para la homologación nacional de tipo y homologación individual del vehículo, sus partes y piezas.

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición según categorías de: tipo, variante y versión

Serán de aplicación los criterios para los tipos, variantes y versiones establecidos en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Homologación Nacional de Tipo:

Para todas las Categorías y Vehículos incompletos, completos y las diferentes fases de completado.

RA*xxxxx*xx.

Constará de tres secciones separadas por un asterisco,

Primera sección: «RA».
Segunda sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Tercera sección: Una secuencia numérica de dos dígitos que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Serie Corta Nacional:

No procede.

Homologación Individual:

HIRA-xxxxx.

Constará de los caracteres HIRA seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual.
En los casos de corrección, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Homologación Nacional de Tipo

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los vehículos pertenecientes a las categorías R según se definen en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.
La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de contraseñas de homologación serán los establecidos en el apéndice I de este anexo.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, la cual irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

Epígrafe	Ficha de características. Remolque especial
0	GENERALIDADES
0.1	Marca
0.2	Identificación
0.2.1	Tipo
0.2.2	Variantes
0.2.3	Versiones
0.2.4	Denominación comercial
0.2.5	Categoría, subcategoría e índice de velocidad del vehículo
0.3	Clasificación (1): Agrícola / Obras / Servicios
0.3.1	Género (2) (Aplicación explícita a cada variante)
0.4	Nombre y dirección del fabricante
0.5	En su caso nombre y dirección del representante del fabricante
0.6	Emplazamiento y modo de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias
0.6.1	Emplazamiento de la placa del fabricante (3)
0.6.2	Emplazamiento del número de identificación del remolque (4)
1	CONSTITUCIÓN GENERAL DEL REMOLQUE (Adjuntar fotografías, una ¾ delante y otra ¾ detrás, en su lado opuesto, así como un esquema acotado del conjunto del mismo)
1.1	Número de ejes y de ruedas
1.1.1	Número y ubicación de ejes con ruedas gemelas o tándem (en su caso)
1.1.2	Número y ubicación de los ejes con frenos
1.2	Bastidor con esquema descriptivo del conjunto e identificación de aquellos elementos que intervienen en la resistencia estructural
1.3	Material de los largueros
1.4	Velocidad máxima del vehículo por construcción declarada
2	DIMENSIONES Y MASAS (en mm. y kg.) (5)
2.1	Distancia entre ejes
2.1.0	Distancia entre ejes consecutivos: 1-2: …… mm; 2-3: …… mm; 3-4: … mm.
2.1.1	Para remolques de ejes centrales o semirremolques: distancia entre el centro del anillo de enganche y el eje (en los de eje tándem considerar el centro del tándem como referencia para esta medida)
2.1.2	Distancia entre el punto de acoplamiento y el último eje
2.2	Vía de cada eje: máximo…… mm; mínimo…… mm.
2.3	Medidas máximas exteriores
2.3.1	Longitud (incluida lanza)
2.3.2	Anchura
2.3.3	Altura
2.3.4	Voladizo delantero (máx. / min,)
2.3.5	Voladizo trasero (máx. / min,)
2.3.6	Altura libre sobre el suelo (cargado por la masa máxima técnicamente admisible)
2.4	Tara (7)
2.4.1	Reparto de esta masa entre los ejes (remolques de varios ejes)
2.4.2	Reparto de esta masa entre el eje y el punto de enganche al tractor (remolque de un eje)
2.4.3	Masas en vacío en orden de marcha
2.4.3.1	Máxima
2.4.3.2	Mínima
2.5	Masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante.
2.5.1	Reparto de esta masa entre los ejes (remolques de varios ejes).
2.5.2	Reparto de esta masa entre el eje y el punto de enganche al tractor (remolque de un eje).
2.6	Masa máxima técnicamente admisible, declarada por el fabricante sobre cada uno de los ejes (máquinas de varios ejes), o entre el eje y el punto de enganche al tractor (máquinas de un eje).
2.7	Masa Máxima Autorizada (M.M.A.)
2.8	Carga vertical sobre el punto de acoplamiento

<table>
<tr><th>Epígrafe</th><th>Ficha de características. Remolque especial</th></tr>
<tr><td>2.9</td><td>Masas y neumáticos
<table>
<tr><th rowspan="2">Combinación neum nº.</th><th rowspan="2">Eje nº</th><th rowspan="2">Dimensión de los neumáticos, incluido el índice de capacidad de carga y el símbolo de categoría de velocidad</th><th rowspan="2">Índice de carga por neumático [kg]</th><th rowspan="2">Masa máxima técnicamente admisible por eje [kg]*</th><th rowspan="2">Masa máxima técnicamente admisible del vehículo [kg]*</th><th rowspan="2">Carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento [kg]**</th><th colspan="2">Ancho de vía [mm]</th></tr>
<tr><th>Mín.</th><th>Máx.</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td rowspan="2">2</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>…</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td colspan="9">* Según la especificación del neumático.
** Carga transmitida al centro de referencia del acoplamiento en condiciones estáticas, independientemente del dispositivo de acoplamiento; para indicar en este cuadro la carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento en función del acoplamiento, ha de añadirse una columna a la derecha e indicarse en su encabezamiento la identificación del dispositivo de acoplamiento; en el caso de los vehículos de las categorías R o S, esta columna se refiere a los dispositivos de acoplamiento traseros, si existen.</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>3</td><td>ÓRGANOS DE SUSPENSIÓN
(Adjuntar esquema descriptivo del conjunto de los órganos de la suspensión)</td></tr>
<tr><td>3.1</td><td>Neumáticos (8)</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Número</td></tr>
<tr><td>3.1.2</td><td>Dimensiones</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Índice mínimo de carga</td></tr>
<tr><td>3.1.4</td><td>Índice mínimo de velocidad</td></tr>
<tr><td>3.2</td><td>Constitución de la suspensión de cada eje o rueda</td></tr>
<tr><td>3.3</td><td>Características de los elementos elásticos de la suspensión (naturaleza, materiales y medidas).</td></tr>
<tr><td>3.4</td><td>Apoyos delanteros</td></tr>
<tr><td>4</td><td>DISPOSITIVO DE DIRECCIÓN
(Adjuntar esquema descriptivo)</td></tr>
<tr><td>5</td><td>DISPOSITIVO DE FRENADO
(Adjuntar esquema(s) descriptivo(s) el conjunto y esquema(s) de funcionamiento)</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Tipo de frenado: sin frenos / frenado por inercia / frenado continuo / frenado semicontinuo / frenado hidráulico / frenado neumático</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Breve descripción de los sistemas de frenado instalados en el vehículo</td></tr>
<tr><td>5.2.1</td><td>Sistema de frenado electrónico: sí / no / opcional</td></tr>
<tr><td>5.2.2</td><td>Freno de servicio</td></tr>
<tr><td>5.2.3</td><td>Freno de estacionamiento</td></tr>
<tr><td>5.2.4</td><td>Frenado automático en caso de rotura de enganche</td></tr>
<tr><td>5.2.5</td><td>Cálculo de los sistemas de freno</td></tr>
<tr><td>5.2.6</td><td>Tipo de conexiones de freno: Conducto único / dos conductos</td></tr>
<tr><td>6</td><td>CARROCERÍA
(Adjuntar esquema de conjunto acotado del exterior)</td></tr>
<tr><td>6.1</td><td>Naturaleza de la carrocería.</td></tr>
</table>

Epígrafe	Ficha de características. Remolque especial
6.2	Materiales y modo de construcción.
6.3	Trampillas y laterales (número, sentido de apertura, cierres y bisagras).
6.4	Recubrimiento de las ruedas
6.5	Emplazamiento y montaje de la(s) placa(s) de matrícula trasera(s)
7	DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA (Adjuntar esquema exterior del remolque con el emplazamiento acotado de su instalación)
7.1	Dispositivos obligatorios (Número, color y marca de homologación)
7.2	Dispositivos facultativos (Número, color y marca de homologación)
8	UNIONES ENTRE TRACTOR Y REMOLQUE O SEMIRREMOLQUE
8.1	Acoplamiento mecánico (enganche) (9)
8.1.1	Tipo de enganche
8.1.1.1	Medidas
8.1.1.2	Material
8.1.1.3	Cargas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante: – Vertical máxima sobre el punto de acoplamiento (en kg) – De arrastre (incluida la rosca de unión a la lanza, en su caso). – Horizontal máxima / Valor D (en kg o kN)
8.1.1.4	Marca
8.1.1.5	Marca o número de homologación de tipo (UE)
8.1.2	Lanza del remolque
8.1.2.1	Medidas
8.1.2.2	Material
8.1.2.3	Carga de arrastre máxima técnicamente admisible declarada por el fabricante: – Vertical: – De arrastre (incluida la rosca de unión a la lanza, en su caso).
8.3	Acoplamientos hidráulicos (en su caso). Descripción y características. Presiones de trabajo y máxima.
8.3.1	Toma de potencia hidráulica
8.3.2	Conexión para el freno de servicio hidráulico
8.4	Acoplamiento neumático
8.5	Acoplamiento eléctrico (10)
8.5.1	Toma de corriente para alimentación de los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa. (7)
9	VARIOS
9.1	Protección trasera contra el empotramiento
9.1.1	Número de homologación (en su casos)

Notas explicativas:

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) Norma UNE 68051-0:88.

(3) Norma UNE 68063:83 (*).

(4) Norma UNE 68064:83 (*).

(5) Norma UNE 26192:87.

(6) Norma UNE 68065:83 (*).

(7) Norma UNE 26086:92.

(8) Norma UNE 68030:83.

(9) Mientras no se desarrollen las normas UNE aplicables en su última modificación, se podrán aceptar las normas ISO desarrolladas o equivalentes en su última versión para el cumplimiento del apéndice 5.

(10) Norma UNE-ISO 1724:2013.

(*) Mientras no sean desarrolladas las actualizaciones de las normas UNE, no podrán ser utilizadas. Ver apéndice 5.

En cualquier caso, se cumplirá con las últimas modificaciones en vigor de las referencias normativas.

PARTE III

Modelos de Ficha Reducida

Ficha reducida. Remolque especial
Número de homologación
Marca
Identificación
Tipo
Variante
Versión
Denominación comercial (marca y modelo)

Ficha reducida. Remolque especial
Categoría, subcategoría e índice de velocidad del vehículo
N.º de identificación
Clasificación (1): Agrícola / Obras / Servicios
Género
Emplazamiento de la placa del fabricante
Emplazamiento del número de identificación del remolque
Número y ubicación de los ejes con frenos
DIMENSIONES Y MASAS
Distancia entre ejes consecutivos: 1-2: …… mm; 2-3: …… mm; 3-4: …… mm.
Para las máquinas de un eje: distancia máxima entre el centro del punto de enganche y el eje
Vía de cada eje: máximo:….. mm; mínimo:…… mm.
Longitud máxima
Longitud de caja
Anchura total
Altura del piso
Altura total
Voladizo trasero
Altura libre
Masas en vacío en orden de marcha
Máxima
Mínima
Masa máxima técnicamente admisible
En el punto de enganche
En el primer eje
En el segundo eje
Masa Máxima Autorizada (M.M.A.)
NEUMÁTICOS
Número
Dimensiones
Índice mínimo de carga
Índice mínimo de velocidad

Combinación neum nº	Eje nº	Dimensión de los neumáticos, incluido el índice de capacidad de carga y el símbolo de categoría de velocidad	Índice de carga por neumático [kg]	Masa máxima técnicamente admisible por eje [kg]*	Masa máxima técnicamente admisible del vehículo [kg]*	Carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento [kg]**	Ancho de vía [mm]	
							Mín.	Máx.
1	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
2	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
…	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
	…	…	…	…	…	…	…	…

* Según la especificación del neumático.

** Carga transmitida al centro de referencia del acoplamiento en condiciones estáticas, independientemente del dispositivo de acoplamiento; para indicar en este cuadro la carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento en función del acoplamiento, ha de añadirse una columna a la derecha e indicarse en su encabezamiento la identificación del dispositivo de acoplamiento; en el caso de los vehículos de las categorías R o S, esta columna se refiere a los dispositivos de acoplamiento traseros, si existen.

Apoyos delanteros
FRENADO

Ficha reducida. Remolque especial
Tipo de frenado: sin frenos / frenado por inercia / frenado continuo / frenado semicontinuo / frenado hidráulico / frenado neumático
Breve descripción de los sistemas de frenado instalados en el vehículo
Sistema de frenado electrónico: sí / no / opcional
De servicio
De estacionamiento
Frenado automático en caso de rotura de enganche
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
Dispositivos obligatorios/facultativos
ACOPLAMIENTO ENTRE TRACTOR Y REMOLQUE
Tipo
Marca
Marca o número de homologación de tipo (UE)
Cargas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante: – Vertical máxima sobre el punto de acoplamiento (en kg) – De arrastre (incluida la rosca de unión a la lanza, en su caso) – Horizontal máxima / Valor D (en kg o kN)
Mecánico
Hidráulico
Neumático
Eléctrico
Protección trasera contra el empotramiento. Número de homologación (en su caso)
Fabricante
Representante del fabricante
Fecha
Observaciones

Notas explicativas:

(1) Táchese lo que no proceda.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 3

Serie corta nacional

No procede.

APÉNDICE 4

Homologación Individual

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los vehículos según se definen en la parte I del apéndice 2 de este anexo.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

PARTE III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en

Homologación Nacional de Tipo

(Remolques especiales)

N.º	Asunto (*) (H)	Homologación Nacional de Tipo			
		R1	R2	R3	R4
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C	C	C
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	A	A	A	A
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	A	A	A	A
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	C	C	C	C
18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	C	C	C	C
19	Placa de matrícula	A	A	A	A
20	Placa y marcado reglamentarios	A (7)	A (7)	A (7)	A (7)
21	Dimensiones y masa remolcable	A	A	A	A
22	Masa máxima en carga	A	A	A	A
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	C	C	C	C
26	Estructuras de protección trasera	A	A	A	A
27	Protección lateral	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C
30	Neumáticos	A (6)	A (6)	A (6)	A (6)
31	Sistemas antiproyección	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C
34c	Enganches mecánicos	A (2)(4)(6)(7)	A (2)(4)(6)(7)	A (2)(4)(6)(7)	A (2)(4)(6)(7)
51	Manual de utilización	C	C	C	C
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	C	C	C	C

N.º	Asunto (*) (H)	Homologación Nacional de Tipo			
		R1	R2	R3	R4
54	Resguardos y dispositivos de protección	C	C	C	C
55	Información, señales de advertencia y marcas	C	C	C	C

Homologación Individual

N.º	Asunto (*) (H)	Homologación Individual			
		R1	R2	R3	R4
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C	C	C
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	B	B	B	B
11	Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	X (2)	X (2)	X (2)	X (2)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	B	B	B	B
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	C	C	C	C
18	Dispositivos de protección contra la utilización n o autorizada	C	C	C	C
19	Placa de matrícula	B	B	B	B
20	Placa y marcado reglamentarios	B (7)	B (7)	B (7)	B (7)
21	Dimensiones y masa remolcable	B	B	B	B
22	Masa máxima en carga	B	B	B	B
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	C	C	C	C
26	Estructuras de protección trasera	A	A	A	A
27	Protección lateral	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C
30	Neumáticos	A (6)	A (6)	A (6)	A (6)
31	Sistemas antiproyección	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C	(a) N/A (b) C
34c	Enganches mecánicos	A (2)(4)(6) (7)	A (2)(4)(6) (7)	A (2)(4)(6) (7)	A (2)(4)(6) (7)
51	Manual de utilización	C	C	C	C
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	C	C	C	C
54	Resguardos y dispositivos de protección	C	C	C	C
55	Información, señales de advertencia y marcas	C	C	C	C

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción.

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito).

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

RGV: Reglamento general de vehículos.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación.

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(7) En estas exigencias se admitirán una certificación que incluya cumplimiento con ensayos realizados, en su caso, según Normas UNE, Normas ISO o equivalentes en su última versión o Directiva UE o Reglamento CEPE/ONU.

(a) Vehículos que por construcción no pueden desarrollar una velocidad una velocidad superior a 40 km/h.

(b) Vehículos que por construcción pueden desarrollar una velocidad una velocidad superior a 40 km/h.

ANEXO X

Homologación Nacional de Vehículos

Anexo Técnico sobre Homologación Nacional de Máquinas remolcadas

(Incluye: Homologación Nacional de Tipo y Homologación Individual)

Índice:

Apéndice 1: Generalidades.

Parte I: Definición según categorías de: Tipo y variante
Parte II: Modelos de números de homologación.

Apéndice 2: Homologación Nacional de tipo.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Ficha de características.
Parte III: Modelos de fichas reducidas.
Parte IV: Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV).
Parte V: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 3: Serie corta nacional (No aplicable).

Apéndice 4: Homologación Individual.

Parte I: Campo de aplicación.
Parte II: Modelos de fichas reducidas
Parte III: Lista de actos reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas.

Apéndice 5: Lista de requisitos exigidos para la homologación nacional de tipo y homologación individual del vehículo, sus partes y piezas.

APÉNDICE 1

Generalidades

PARTE I

Definición según categorías de: tipo, variante y versión

Serán de aplicación los criterios para los tipos, variantes y versiones establecidos en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia.

PARTE II

Modelos de números de homologación

Homologación Nacional de Tipo:

Para todas las Categorías y Vehículos incompletos, completos y las diferentes fases de completado.

MAR*xxxxx*xx.

Constará de tres secciones separadas por un asterisco:

Primera sección: «MAR».
Segunda sección: Una secuencia numérica de al menos cinco dígitos que indica el número de homologación de base.
Tercera sección: Una secuencia numérica de dos dígitos que indique la extensión. La secuencia empezará a partir de 00 para cada número de homologación de base.

En los casos de corrección que no implican extensión, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

Serie Corta Nacional:

No aplicable.

Homologación Individual:

HIMAR-xxxxx.

Constará de los caracteres HIMAR seguidos de una secuencia numérica de al menos cinco dígitos, que indicará el número de aprobación individual.
En los casos de corrección, se añadirán los caracteres: «Rev» más un número de dos cifras que indica el número de revisión.

APÉNDICE 2

Homologación Nacional de Tipo

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los vehículos pertenecientes a las categoría según se definen en el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia y los vehículos de obras y servicios asimilables a estos.
La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de contraseñas de homologación serán los establecidos en el apéndice I de este anexo.

PARTE II

Ficha de características

Se aportará la información que figura a continuación, la cual irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos y fotografías, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados.

PARTE III

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de ficha reducida son los establecidos en este apéndice.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en este apéndice.

PARTE II

Ficha de características

Epígrafe	Ficha de características. Máquinas remolcadas
0.	GENERALIDADES
0.1	Marca
0.2	Identificación
0.2.1	Tipo
0.2.2	Variantes
0.2.3	Versión
0.2.4	Denominación comercial
0.2.5	Categoría, subcategoría e índice de velocidad del vehículo
0.3	Clasificación (1): Agrícola / Obras / Servicios
0.3.1	Género (2)
0.4	Nombre y dirección del fabricante
0.5	En su caso nombre y dirección del representante del fabricante
0.6	Emplazamiento y modo de colocación de las placas e inscripciones reglamentarias
0.6.1	Emplazamiento de la placa del fabricante (3)
0.6.2	Emplazamiento del número de identificación de la máquina (4)
0.7	La numeración de la serie del tipo para la identificación comienza con el n.º:
1.	CONSTITUCIÓN GENERAL DE LA MÁQUINA (Adjuntar fotografías, una ¾ delantera y otra ¾ trasera, en su lado opuesto, con un esquema acotado del conjunto de la máquina)
1.1	Número de ejes y de ruedas
1.1.1	Número y ubicación de ejes con ruedas gemelas o tándem (en su caso)
1.1.2	Número y ubicación de los ejes con frenos
1.2	Bastidor, en el caso que exista, con esquema descriptivo del conjunto
1.3	Velocidad máxima del vehículo por construcción declarada
2.	DIMENSIONES Y MASAS (en mm. y kg.)
2.1	Distancia entre ejes
2.1.0	Distancia entre ejes consecutivos: 1-2:…… mm; 2-3:…… mm; 3-4:…… mm.
2.1.1	Para las máquinas de un eje: distancia máxima entre el centro del punto de enganche y el eje
2.1.2	Distancia entre el punto de acoplamiento y el último eje
2.2	Vía de cada eje: máximo:…… mm; mínimo:…… mm.
2.3	Medidas máximas exteriores
2.3.1	Longitud (incluida lanza)
2.3.2	Anchura
2.3.3	Altura
2.3.4	Voladizo delantero
2.3.5	Voladizo trasero
2.3.6	Altura libre sobre el suelo (5)
2.4	Tara
2.4.1	Reparto de esta masa entre los ejes (máquinas de varios ejes)
2.4.2	Reparto de esta masa entre el eje y el punto de enganche al tractor (máquinas de un eje)
2.4.3	Masas en vacío en orden de marcha
2.4.3.1	Máxima
2.4.3.2	Mínima
2.5	Masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante
2.5.1	Reparto de esta masa entre los ejes (máquinas de varios ejes)
2.5.2	Reparto de esta masa entre el eje y el punto de enganche al tractor (máquina de un eje)
2.6	Masa máxima técnicamente admisible, declarada por el fabricante sobre cada uno de los ejes (máquinas de varios ejes), o entre el eje y el punto de enganche al tractor (máquinas de un eje).
2.7	Masa Máxima Autorizada (M.M.A.)
2.8	Carga vertical sobre el punto de acoplamiento

<table>
<tr><th>Epígrafe</th><th>Ficha de características. Máquinas remolcadas</th></tr>
<tr><td>2.9</td><td>Masas y neumáticos
<table>
<tr><th rowspan="2">Combinación neum nº</th><th rowspan="2">Eje nº</th><th rowspan="2">Dimensión de los neumáticos, incluido el índice de capacidad de carga y el símbolo de categoría de velocidad</th><th rowspan="2">Índice de carga por neumático [kg]</th><th rowspan="2">Masa máxima técnicamente admisible por eje [kg]*</th><th rowspan="2">Masa máxima técnicamente admisible del vehículo [kg]*</th><th rowspan="2">Carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento [kg]**</th><th colspan="2">Ancho de vía [mm]</th></tr>
<tr><th>Mín.</th><th>Máx.</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td rowspan="2">2</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td>…</td><td>1</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>2</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
<tr><td></td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td><td>…</td></tr>
</table>
* Según la especificación del neumático.
** Carga transmitida al centro de referencia del acoplamiento en condiciones estáticas, independientemente del dispositivo de acoplamiento; para indicar en este cuadro la carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento en función del acoplamiento, ha de añadirse una columna a la derecha e indicarse en su encabezamiento la identificación del dispositivo de acoplamiento; en el caso de los vehículos de las categorías R o S, esta columna se refiere a los dispositivos de acoplamiento traseros, si existen.</td></tr>
<tr><td>3.</td><td>ÓRGANOS DE SUSPENSIÓN
(Adjuntar esquema descriptivo del conjunto de los órganos de la suspensión)</td></tr>
<tr><td>3.1</td><td>Neumáticos (serie y opcionales)</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Número</td></tr>
<tr><td>3.1.2</td><td>Dimensiones</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Índice de capacidad de carga mínima</td></tr>
<tr><td>3.1.4</td><td>Índice de velocidad mínima</td></tr>
<tr><td>3.2</td><td>Constitución de la suspensión de cada eje o rueda (si existe)</td></tr>
<tr><td>3.3</td><td>Características de los elementos elásticos de la suspensión (naturaleza, materiales y medidas).</td></tr>
<tr><td>3.4</td><td>Apoyos delanteros</td></tr>
<tr><td>4</td><td>DISPOSITIVO DE DIRECCIÓN
(adjuntar esquema descriptivo)</td></tr>
<tr><td>5</td><td>DISPOSITIVO DE FRENADO
(Adjuntar esquema(s) descriptivo(s) el conjunto y esquema(s) de funcionamiento)</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Tipo de frenado: sin frenos / frenado por inercia / frenado continuo / frenado semicontinuo / frenado hidráulico / frenado neumático</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Breve descripción de los sistemas de frenado instalados en el vehículo</td></tr>
<tr><td>5.2.1</td><td>Sistema de frenado electrónico: sí / no / opcional</td></tr>
<tr><td>5.2.2</td><td>Freno de servicio</td></tr>
<tr><td>5.2.3</td><td>Freno de estacionamiento</td></tr>
<tr><td>5.2.4</td><td>Frenado automático en caso de rotura de enganche</td></tr>
<tr><td>5.2.5</td><td>Cálculo del (de los) sistema(s) de freno.</td></tr>
<tr><td>5.2.6</td><td>Tipo de conexiones de freno: Conducto único / dos conductos</td></tr>
<tr><td>6</td><td>CARROCERÍA</td></tr>
<tr><td>6.1</td><td>Recubrimiento de las ruedas</td></tr>
<tr><td>6.2</td><td>Emplazamiento y montaje de la(s) placa(s) de matrícula trasera(s)</td></tr>
<tr><td>7</td><td>DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA
(Adjuntar esquema exterior de la máquina con el emplazamiento acotado de su instalación)</td></tr>
</table>

Epígrafe	Ficha de características. Máquinas remolcadas
7.1	Dispositivos obligatorios (Número, color y marca de homologación)
7.2	Dispositivos facultativos (Número, color y marca de homologación)
8	UNIONES ENTRE MAQUINA Y TRACTOR
8.1	Acoplamiento mecánico (enganche) (6)
8.1.1	Tipo de enganche
8.1.1.1	Medidas
8.1.1.2	Material
8.1.1.3	Cargas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante: – Vertical máxima sobre el punto de acoplamiento (en kg) – De arrastre (incluida la rosca de unión a la lanza, en su caso) – Horizontal máxima / Valor D (en kg o kN)
8.1.1.4	Marca
8.1.1.5	Marca o número de homologación de tipo (UE)
8.1.2	Lanza del remolque
8.1.2.1	Medidas
8.1.2.2	Material
8.1.2.3	Carga de arrastre máxima técnicamente admisible declarada por el fabricante: – Vertical: – De arrastre (incluida la rosca de unión a la lanza, en su caso).
8.3	Acoplamientos hidráulicos (en su caso). Descripción y características. Presiones de trabajo y máxima.
8.3.1	Toma de potencia hidráulica
8.3.2	Conexión para el freno de servicio hidráulico
8.4	Acoplamiento neumático
8.5	Acoplamiento eléctrico
8.5.1	Toma de corriente para alimentación de los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa. (7)
9	VARIOS
9.1	Protección trasera contra el empotramiento
9.1.1	Número de homologación (en su casos)

Notas explicativas:

(1) Táchese lo que proceda.

(2) Norma UNE 68051:1988.

(3) Norma UNE 68063:1983 (*).

(4) Norma UNE 68064:1983 (*).

(5) Norma UNE 68065:1983 (*).

(6) Mientras no se desarrollen las normas UNE aplicables en su última modificación, se podrán aceptar las normas ISO desarrolladas o equivalentes en su última versión para el cumplimiento del apéndice 5.

(7) Norma UNE-ISO 1724:2013.

(*) Mientras no sean desarrolladas las actualizaciones de las normas UNE, no podrán ser utilizadas. Ver apéndice 5.

En cualquier caso, se cumplirá con las últimas modificaciones en vigor de las referencias normativas.

PARTE III

Modelos de Ficha Reducida

Ficha reducida. Máquina remolcada
Número de homologación
Marca
Identificación
Tipo
Variantes
Versiones
Denominación comercial
Categoría, subcategoría e índice de velocidad del vehículo
Clasificación (1): Agrícola / Obras / Servicios
Genero
Emplazamiento de la placa del fabricante
Emplazamiento del n.º de identificación
Número y ubicación de los ejes con frenos
DIMENSIONES Y MASAS
Distancia entre ejes consecutivos: 1-2:…… mm; 2-3:…… mm; 3-4:…… mm.
Para las máquinas de un eje: distancia máxima entre el centro del punto de enganche y el eje
Vía de cada eje: máximo:…… mm; mínimo:…… mm.

Ficha reducida. Máquina remolcada
Longitud (incluida lanza)
Anchura total
Voladizo trasero
Altura
Tara
Masa máxima técnicamente admisible
En el punto de enganche
En el primer eje
En el segundo eje
Masas en vacío en orden de marcha
Máxima
Mínima
Masa Máxima Autorizada (M.M.A.)
NEUMÁTICOS
Número
Dimensiones
Índice mínimo de carga
Índice mínimo de velocidad

Combinación neum nº	Eje nº	Dimensión de los neumáticos, incluido el índice de capacidad de carga y el símbolo de categoría de velocidad	Índice de carga por neumático [kg]	Masa máxima técnicamente admisible por eje [kg]*	Masa máxima técnicamente admisible del vehículo [kg]*	Carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento [kg]**	Ancho de vía [mm]	
							Mín.	Máx.
1	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
2	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
	…	…	…	…	…	…	…	…
…	1	…	…	…	…	…	…	…
	2	…	…	…	…	…	…	…
	…	…	…	…	…	…	…	…

* Según la especificación del neumático.

** Carga transmitida al centro de referencia del acoplamiento en condiciones estáticas, independientemente del dispositivo de acoplamiento; para indicar en este cuadro la carga vertical máxima admisible sobre el punto de acoplamiento en función del acoplamiento, ha de añadirse una columna a la derecha e indicarse en su encabezamiento la identificación del dispositivo de acoplamiento; en el caso de los vehículos de las categorías R o S, esta columna se refiere a los dispositivos de acoplamiento traseros, si existen.

Apoyos delanteros
DISPOSITIVO DE DIRECCIÓN (ADJUNTAR ESQUEMA DESCRIPTIVO)
FRENADO
Tipo de frenado: sin frenos / frenado por inercia / frenado continuo / frenado semicontinuo / frenado hidráulico / frenado neumático
Breve descripción de los sistemas de frenado instalados en el vehículo
Sistema de frenado electrónico: sí / no / opcional
De servicio
De estacionamiento
Frenado automático en caso de rotura de enganche
DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA

Ficha reducida. Máquina remolcada
Dispositivos obligatorios/facultativos
ACOPLAMIENTO ENTRE TRACTOR Y MAQUINA REMOLCADA
Tipo
Marca
Marca o número de homologación de tipo (UE)
Cargas máximas técnicamente admisibles declaradas por el fabricante: – Vertical máxima sobre el punto de acoplamiento (en kg) – De arrastre (incluida la rosca de unión a la lanza, en su caso) – Horizontal máxima / Valor D (en kg o kN)
Mecánico
Hidráulico
Neumático
Eléctrico
Protección trasera contra el empotramiento. Número de homologación (en su caso)
Fabricante
Representante del fabricante
Fecha
Observaciones

Notas explicativas:

(1) Táchese lo que proceda.

PARTE IV

Matriz de las diferentes combinaciones de Tipo/Variante/Versión (TVV)

Se describirán, para cada variante, las diferentes combinaciones de versiones correspondientes al tipo.

Cada variante y cada versión deberán identificarse mediante un código numérico o alfanumérico que deberá indicar el vehículo que se trate.

PARTE V

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Asunto	Número de homologación	Variantes / Versiones

APÉNDICE 3

Serie corta nacional

No procede.

APÉNDICE 4

Homologación Individual

PARTE I

Campo de aplicación

El campo de aplicación del presente apéndice se extiende a los vehículos según se definen en la parte I del apéndice 2 de este anexo.

La definición de tipo de vehículos, así como los modelos de números de homologación serán los establecidos en el apéndice 1 de este anexo.

PARTE II

Modelo de Ficha Reducida

Los modelos de fichas reducidas son los establecidos en la parte III del apéndice 2.

Parte III

Lista de Actos Reglamentarios concedidos para el vehículo, sus partes y piezas

Según lo establecido en la parte V del apéndice 2.

APÉNDICE 5

Lista de requisitos exigidos para la homologación del vehículo, sus partes y sus piezas en

Homologación Nacional de Tipo

(Máquinas remolcadas)

N.º	Asunto (*) (H)	Homologación Nacional de Tipo	
		S1	S2
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	A	A
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	X (2)	X (2)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	A	A
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	C	C
18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	C	C
19	Placa de matrícula	A	A
20	Placa y marcado reglamentarios	A (7)	A (7)
21	Dimensiones y masa remolcable	A	A
22	Masa máxima en carga	A	A
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	C	C
30	Neumáticos	A (6)	A (6)
34	Enganches mecánicos	A (2)(4)(6)(7)	A (2)(4)(6)(7)
51	Manual de utilización	C	C
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	C	C
54	Resguardos y dispositivos de protección	C	C
55	Información, señales de advertencia y marcas	C	C

Homologación Individual

	Asunto (*) (H)	Homologación individual	
		S1	S2
1	Integridad de la estructura del vehículo	C	C
3	Dispositivos de frenado y acoplamiento de los frenos con remolques	B	B
11	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y sus fuentes de luz	X (2)	X (2)
12	Instalación de dispositivos de alumbrado	B	B
14	Exterior del vehículo y sus accesorios	C	C
18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada	C	C
19	Placa de matrícula	B	B
20	Placa y marcado reglamentarios	B (7)	B (7)
21	Dimensiones y masa remolcable	B	B
22	Masa máxima en carga	B	B
24	Seguridad de los sistemas eléctricos	C	C
30	Neumáticos	A (6)	A (6)
34	Enganches mecánicos	B (2)(4)(6)(7)	B (2)(4)(6)(7)
51	Manual de utilización	C	C

	Asunto (*) (H)	Homologación individual	
		S1	S2
53	Protección contra riesgos mecánicos distintos de ROPS, FOPS, OPS y toma de fuerza incluyendo la protección frente a rotura de conductos por los que circulen fluidos y movimientos incontrolados del vehículo	C	C
54	Resguardos y dispositivos de protección	C	C
55	Información, señales de advertencia y marcas	C	C

Leyenda:

X: Se requiere el cumplimiento pleno del acto reglamentario; se debe expedir el certificado de homologación de tipo UE concedido por una autoridad de homologación. Se garantizará la conformidad de la producción.

A: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo y se garantizará la conformidad de la producción.

B: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del Acto Reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia. Un servicio técnico deberá emitir acta de ensayo. No se exigirá certificado de homologación de tipo.

C: Se cumplirán los requisitos técnicos fundamentales del acto reglamentario con las salvedades que mediante resolución de la Dirección General de Industria y PYME se establezcan en línea con lo dispuesto para Series Cortas y Homologaciones Individuales de ámbito europeo en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia, que se podrán justificar mediante declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo. El servicio técnico podrá pedir información adicional o más pruebas, en caso necesario.

H: Podrá aceptarse como alternativa, previa autorización de la Autoridad de Homologación, un informe favorable del servicio técnico en el que se evalúen las discrepancias con la reglamentación aplicable. Se garantizará la conformidad de la producción.

N/A: Este acto normativo no es aplicable (ningún requisito)

RGV: Reglamento general de vehículos

(*) La aplicación de los requisitos aplicables a estas categorías viene recogida en la última actualización de los Anexos I y II del RD 2028/1986.

(1) Subconjunto electrónico.

(2) Componente, UTI (Unidad técnica independiente).

(3) Vehículo.

(4) Prescripciones de instalación

(6) Los sistemas, componentes, subconjuntos electrónicos y unidades técnicas independientes, deberán disponer de su homologación CEPE/ONU o equivalente.

(7) En estas exigencias se admitirán una certificación que incluya cumplimiento con ensayos realizados, en su caso, según Normas UNE, Normas ISO o equivalentes en su última versión o Directiva UE o Reglamento CEPE/ONU.

ANEXO XI

Modelo y especificaciones de las tarjetas de inspección técnica de vehículos (ITV)

1. Las Tarjetas ITV a que se refiere el artículo 12 de este real decreto serán de los siguientes tipos y podrán emitirse, a elección del emisor de la misma, en soporte en papel o en soporte electrónico, salvo en el caso de las tarjetas de inspección técnica tipo B para vehículos de categoría M o N, y tipo BL, que deberán emitirse de forma obligatoria en soporte electrónico.

– Tipo A, AT, AR y AL: Que documentan vehículos completos o completados.
– Tipo B, BT, BR y BL: Que documentan exclusivamente vehículos homologados de tipo completos.
– Tipo C, CT, CR y CL: Que documentan vehículos incompletos.
– Tipo D, DT, DR y DL: Que documentan exclusivamente vehículos homologados de tipo completados.

2. Las tarjetas ITV tendrán el formato y contenido de los apéndices de este anexo. La tarjeta ITV en soporte papel constará de un original (para el usuario) y dos copias para los servicios de industria de la provincia en la que se matrícula el vehículo y para la Jefatura

provincial de Tráfico. En el supuesto de los vehículos agrícolas, tendrán otra copia más para la Dirección General de Producción Agraria. En la copia destinada a la Jefatura provincial de Tráfico aparecerá, en el apartado de reformas en el vehículo, la diligencia de venta que tendrá el siguiente formato:

D …… DNI ……,

En ……, a …., de …….., de …….

Firma y sello

En caso de tarjetas ITV en soporte electrónico, se garantizará el acceso al documento electrónico que requieran las autoridades competentes y se emitirá una copia en papel para el adquiriente del vehículo. Dicho documento electrónico tendrá el mismo formato y contenido que el que se emita en soporte papel.

3. Las tarjetas ITV serán cumplimentadas de acuerdo con las instrucciones que se incluyen en el anexo XII.

4. Especificaciones técnicas del papel y letras.

4.1. Dimensiones.

Tarjetas ITV: UNE A4 (210 x 297 mm).

4.2. Especificaciones técnicas.

A. Gramaje: 100 g/m^2.
B. Mano: 1,3 cm3/g.
C. Humedad absoluta: 5 %.
D. Indice Cobb 60: <_ 28.
E. Porosidad Bendtsen: ml/min <1700.
F. Blancura (Elrepho): CIE 160.
G. Opacidad: 95 %.
H. Lisura Bendtsen (caratela/cara fieltro). Ml/min: 350/250.
I. Longitud rotura (longitudinal): > 4000.
J. Longitud rotura (transversal): < 2500.
K. Indice desgarro (long./transv.): 55/65.

Todas las tarjetas estarán impresas y fondeadas en tinta azul, con sus correspondientes porcentajes de intensidad.

4.3. Las tarjetas ITV estarán elaboradas de manera que se impidan las falsificaciones. A tal fin el papel en que se imprima dispondrá de una protección consistente en gráficos coloreados o en una marca de agua.

4.4 Las especificaciones técnicas del papel y letras para la copia papel de las tarjetas ITV emitidas en formato electrónico se determinarán en la correspondiente norma que publique la Dirección General de Tráfico.

4.5 Las tarjetas ITV en formato papel estarán cumplimentadas con el tipo de letra: Arial 9 negro.

Nombre y anagrama de la Comunidad Autónoma

A Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		Z		L	
		G		L.0	
		F.1		L.1	
		F.1.1		L.2	
		F.1.5		P.5.1	
CL		F.2		P.5	
A.1		F.2.1		P.3	
A.2		F.3		P.1	
B.1		F.3.1		P.1.1	
B.2		O.1		P.2	
D.1		O.1.1		P.2.1	
D.2		O.1.2		S.1	
D.3		O.1.3		S.2	
E		O.1.4		U.1	
J		F.4		U.2	
J.1		F.5		V.7	
J.2		F.6		V.9	
J.3		F.7			
R		F.7.1			
D.6		F.8			
K		M.1			
K.1		M.4			
K.2					

El organismo inspector	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es apto para su matriculación o puesta en circulación. Fecha emisión:		

Nombre y anagrama de la Comunidad Autónoma

AT Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		P.5.1	
		F.1		P.5	
		F.1.1		P.3	
		F.2		P.1	
		F.2.1		P.1.1	
CL		O.1.4		P.2	
A.1		O.2.1		P.2.1	
A.2		O.2.2		S.1	
B.1		O.2.3		T	
B.2		F.4		V.9	
D.1		F.5		EP	
D.2		F.6		EP.1	
D.3		F.7		EP.2	
E		F.7.1		EP.3	
J		F.8		EP.4	
D.6		L			
K		L.0			
K.1		L.1			
K.2		L.2			
Z		M.1			

El organismo inspector	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es apto para su matriculación o puesta en circulación. Fecha emisión:		

Nombre y anagrama de la Comunidad Autónoma

AL Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		P.5.1	
		G.1		P.5	
		F.1		P.3	
		F.1.1		P.1	
		O.1		P.1.1	
CL		F.4		P.2	
A.1		F.5		P.2.1	
A.2		F.6		Q	
B.1		F.7		S.1	
B.2		F.7.1		S.1.1	
D.1		M.1		U.1	
D.2		L		U.2	
D.3		L.1		V.7	
E		L.2		V.8	
J				V.9	
D.6					
K					
K.1					
K.2					
Z					

El organismo inspector	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es apto para su matriculación o puesta en circulación. Fecha emisión:		

Nombre y anagrama de la Comunidad Autónoma

AR Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G			
		F.1			
		F.1.1			
		F.2			
		F.2.1			
CL		O.3			
A.1		F.5			
A.2		F.6			
B.1		F.7			
B.2		F.7.1			
D.1		F.8			
D.2		M.1			
D.3		L			
E		L.0			
J		L.2			
D.6					
K					
K.1					
K.2					
Z					

El organismo inspector	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es apto para su matriculación o puesta en circulación. Fecha emisión:		

Nombre y anagrama del fabricante

B Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		M.1	
		F.1		M.4	
		F.1.1		L	
		F.1.5		L.0	
		F.2		L.1	
CL		F.2.1		L.2	
CI		F.3		P.5.1	
C.V		F.3.1		P.5	
A.1		O.1		P.3	
A.2		O.1.1		P.1	
D.1		O.1.2		P.1.1	
D.2		O.1.3		P.2	
D.3		O.1.4		P.2.1	
E		F.4		S.1	
J		F.5		S.2	
J.1		F.6		U.1	
J.2		F.7		U.2	
J.3		F.7.1		V.7	
R		F.8		V.9	
D.6					
K					
Z					

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación.		
	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	
Fecha emisión:		

Nombre y anagrama del fabricante

BT Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		P.5.1	
		F.1		P.5	
		F.1.1		P.3	
		F.2		P.1	
		F.2.1		P.1.1	
CL		O.1.4		P.2	
CI		O.2.1		P.2.1	
A.1		O.2.2		T	
A.2		O.2.3		S.1	
D.1		F.4		V.9	
D.2		F.5		V.7	
D.3		F.6		EP	
E		F.7		EP.1	
J		F.7.1		EP.2	
D.6		F.8		EP.3	
K		L		EP.4	
Z		L.0			
		L.1			
		L.2			
		M.1			

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación.		
	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	
Fecha emisión:		

Nombre y anagrama del fabricante

BR Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G			
		F.1			
		F.1.1			
		F.2			
		F.2.1			
CL		O.3			
CI		F.5			
A.1		F.6			
A.2		F.7			
D.1		F.7.1			
D.2		F.8			
D.3		M.1			
E		L			
J		L.0			
D.6		L.2			
K					
Z					

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

BL Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		P.5.1	
		G.1		P.5	
		F.1		P.3	
		F.1.1		P.1	
		O.1		P.1.1	
CL		F.4		P.2	
CI		F.5		P.2.1	
C.V		F.6		Q	
A.1		F.7		S.1	
A.2		F.7.1		S.1.1	
D.1		M.1		U.1	
D.2		L		U.2	
D.3		L.1		V.7	
E		L.2		V.8	
J				V.9	
D.6					
K					
Z					

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

C Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		L	
		G.2		L.0	
		F.1		L.1	
		F.1.1		L.2	
		F.1.5		P.5.1	
CL		F.2		P.5	
CI		F.2.1		P.3	
A.1		O.1		P.1	
A.2		O.1.1		P.1.1	
D.1		O.1.2		P.2	
D.2		O.1.3		P.2.1	
D.3		O.1.4		S.1	
E		F.3		S.2	
J		F.3.1		U.1	
J.1		F.5.1		U.2	
J.2		F.6.1		V.7	
J.3		F.7		V.9	
R		F.7.1			
D.6		F.8.1			
K		M.1			
Z		M.4			

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

CT Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		P.5.1	
		F.1		P.5	
		F.1.1		P.3	
		G.2		P.1	
		F.2		P.1.1	
CL		F.2.1		P.2	
CI		O.1.4		P.2.1	
A.1		O.2.1		T	
A.2		O.2.2		S.1	
D.1		O.2.3		V.9	
D.2		F.5.1		EP	
D.3		F.6.1		EP.1	
E		F.7		EP.2	
J		F.7.1		EP.3	
D.6		F.8.1		EP.4	
Z		L			
K		L.0			
		L.1			
		L.2			
		M.1			

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

CR Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G			
		G.2			
		F.1			
		F.1.1			
		F.2			
CL		F.2.1			
CI		O.3			
A.1		F.5.1			
A.2		F.6.1			
D.1		F.7			
D.2		F.7.1			
D.3		F.8.1			
E		L			
J		L.0			
D.6		L.2			
Z		M.1			
K					

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

CL Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		P.5.1	
		G.1		P.5	
		F.1		P.3	
		F.1.1		P.1	
		O.1		P.1.1	
CL		F.5.1		P.2	
CI		F.6.1		P.2.1	
A.1		F.7		Q	
A.2		F.7.1		S.1	
D.1		M.1		S.1.1	
D.2		L		U.1	
D.3		L.1		U.2	
E		L.2		V.7	
J				V.8	
D.6				V.9	
Z					
K					

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

D Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		K		M.1	
		K.1		M.4	
		K.2		L	
		G		L.0	
		F.1		L.1	
CL		F.1.1		L.2	
CI		F.1.5		P.5.1	
C.V		F.2		P.5	
A.1		F.2.1		P.3	
A.2		F.3		P.1	
B.1		F.3.1		P.1.1	
B.2		O.1		P.2	
D.1		O.1.1		P.2.1	
D.2		O.1.2		S.1	
D.3		O.1.3		S.2	
E		O.1.4		U.1	
J		F.4		U.2	
J.1		F.5		V.7	
J.2		F.6		V.9	
J.3		F.7			
R		F.7.1			
D.6		F.8			
Z					

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

DT Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		P.5.1	
		F.1		P.5	
		F.1.1		P.3	
		F.2		P.1	
		F.2.1		P.1.1	
CL		O.1.4		P.2	
CI		O.2.1		P.2.1	
A.1		O.2.2		T	
A.2		O.2.3		S.1	
B.1		F.4		V.9	
B.2		F.5		EP	
D.1		F.6		EP.1	
D.2		F.7		EP.2	
D.3		F.7.1		EP.3	
E		F.8		EP.4	
J		L			
D.6		L.0			
K		L.1			
K.1		L.2			
K.2		M.1			
Z					

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

DR Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G			
		F.1			
		F.1.1			
		F.2			
		F.2.1			
CL		O.3			
CI		F.5			
A.1		F.6			
A.2		F.7			
B.1		F.7.1			
B.2		F.8			
D.1		L			
D.2		L.0			
D.3		L.2			
E		M.1			
J					
D.6					
Z					
K					
K.1					
K.2					

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

Nombre y anagrama del fabricante

DL Nº de Serie:

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		Q	
		G.1		S.1	
		F.1		S.1.1	
		F.1.1		U.1	
		O.1		U.2	
CL		F.4		V.7	
CI		F.5		V.8	
A.1		F.6		V.9	
A.2		F.7			
B.1		F.7.1			
B.2		F.8			
D.1		M.1			
D.2		L			
D.3		L.1			
E		L.2			
J		P.5.1			
D.6		P.5			
Z		P.3			
K		P.1			
K.1		P.1.1			
K.2		P.2			
		P.2.1			

El abajo firmante, legalmente autorizado por:	Observaciones:	Opciones incluidas en la homologación de tipo
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

INSPECCIONES TÉCNICAS		
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello		
Reformas en el vehículo / Diligencia de venta		

A.1	Nombre del fabricante del vehículo base	F.5.1	Anchura máxima carrozable	O.1.4	Remolque sin freno
A.2	Dirección del fabricante del vehículo base	F.6	Longitud total	O.2.1	Masa Máxima remolcable Técnicamente Admisible con frenos mecánicos
B.1	Nombre del fabricante del vehículo completado	F.6.1	Longitud máxima carrozable		
B.2	Dirección del fabricante del vehículo completado	F.7	Vía anterior	O.2.2	Masa Máxima remolcable Técnicamente Admisible con frenos de inercia
C.I	Código ITV	F.7.1	Vía posterior		
CL	Clasificación del vehículo	F.8	Voladizo posterior	O.2.3	Masa Máxima remolcable Técnicamente Admisible con frenos hidráulicos o neumáticos
C.V	Control VIN	F.8.1	Voladizo máximo posterior carrozable		
D.1	Marca	G	Masa en Orden de marcha (MOM)	O.3	Tipo de freno de servicio
D.2	Tipo/Variante/Versión	G.1	Masa en vacío para vehículos categoría L	P.1	Cilindrada
D.3	Denominación comercial del vehículo	G.2	Masa Mínima Admisible del vehículo completado	P.1.1	Número y disposición de los cilindros
D.6	Procedencia	J	Categoría del vehículo	P.2	Potencia del motor
E	Nº de identificación del vehículo	J.1	Carrocería del vehículo	P.2.1	Potencia fiscal
EP	Estructura de protección	J.2	Clase	P.3	Tipo de combustible o fuente de energía
EP.1	Marca de la estructura de protección	J.3	Volumen de bodegas	P.5	Código de identificación del motor
EP.2	Modelo de la estructura de protección	K	Nº de Homologación del vehículo de base	P.5.1	Fabricante o marca del motor
EP.3	Nº de homologación de la estructura de protección	K.1	Nº de Homologación del vehículo completado	Q	Relación potencia/masa
		K.2	Nº Certificado TIT/ vehículo base	R	Color
EP.4	Nº identificativo de la estructura de protección	L	Nº de ejes y ruedas	S.1	Nº de plazas de asiento/Nº de asientos o sillines
F.1	Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible (MMTA)	L.0	Nº y posición de ejes con ruedas gemelas	S.1.1	Cinturones de seguridad
		L.1	Ejes motrices	S.2	Nº de plazas de pie
F.1.1	Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible en cada eje 1º/2º/3º ...	L.2	Dimensiones de los neumáticos	T	Velocidad máxima
		M.1	Distancia entre ejes 1º-2º, 2º-3º ...	U.1	Nivel sonoro en parado
F.1.5	Masa Máxima en carga Técnicamente Admisible en 5ª rueda o pivote de acoplamiento	M.4	Distancia entre 5ª rueda o pivote de acoplamiento y último eje	U.2	Velocidad del motor a la que se mide el nivel sonoro a vehículo parado
F.2	Masa Máxima en carga Admisible del vehículo en circulación (MMA)	O.1	Masa Remolcable con frenos/ Masa Remolcable Técnicamente Admisible del vehículo de motor en caso de:	V.7	Emisiones de CO_2
				V.8	Emisiones de CO
F.2.1	Masa Máxima autorizada en cada eje 1º/2º/3º ...			V.9	Nivel de emisiones
		O.1.1	Barra de Tracción	Z	Año y Número de orden de la serie corta
F.3	Masa Máxima Técnicamente Admisible del conjunto (MMTAC)	O.1.2	Semirremolque		
		O.1.3	Remolque eje central		
F.3.1	Masa Máxima Autorizada del conjunto (MMC)				
F.4	Altura total				
F.5	Anchura total				

INSPECCIONES TÉCNICAS		
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello

HOJA ADICIONAL DE TARJETAS ITV Nº

Nº de bastidor

Nº de matrícula

Nº de tarjeta ITV / Nº de Certificado precedente:

Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello

HOJA ADICIONAL DE TARJETAS ITV

INSPECCIONES TÉCNICAS			INSPECCIONES TÉCNICAS
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Reformas en el vehículo / Diligencia de venta**
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello	
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello	
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello	
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello	
Fecha: **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	**Fecha:** **Validez:**	
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello	

ANEXO XII

Cumplimentación de Tarjetas ITV

1. Normas generales.

1.1 A los efectos del presente anexo, se entenderá por tarjeta de ITV: documento que describe a una unidad de vehículo que se pretende poner en circulación, por lo tanto, en ella deberán figurar exclusivamente las características que corresponden al vehículo documentado incluyendo los equipos opcionales de que dispone por haber sido equipado con ellos por el fabricante del mismo, y que están incluidos en su homologación tipo.

1.2 Campo de aplicación y organismos de emisión.

Tipo de Certificado	Categorías de vehículos
EXTENDIDA POR LOS ÓRGANOS COMPETENTES DE LA ADMINISTRACIÓN PARA VEHÍCULOS COMPLETOS O COMPLETADOS	
A	Vehículos completos / completados de las categorías M, N y O distintos de los agrícolas, de obras y servicios y los de categoría L.
AT	Vehículos agrícolas y de obras y servicios completos – completados distintos de los remolques o máquinas remolcadas agrícolas o de obras y servicios
AR	Remolques agrícolas o de obras y servicios/máquinas remolcadas agrícolas o de obras y servicios
AL	Vehículos completados de categoría L
EXTENDIDAS POR LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS, EXCLUSIVAMENTE PARA VEHÍCULOS DE TIPOS COMPLETOS	
B	Vehículos completos de las categorías M, N y O distintos de los agrícolas, de obras y servicios y los de categoría L
BT	Vehículos agrícolas y de obras y servicios completos distintos de los remolques o máquinas remolcadas agrícolas o de obras y servicios
BL	Vehículos completos de categoría L
EXTENDIDOS POR LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS, EXCLUSIVAMENTE PARA VEHÍCULOS HOMOLOGADOS DE TIPOS INCOMPLETOS	
C	Vehículos incompletos de las categorías M, N y O distintos de los agrícolas, de obras y servicios y los de categoría L
CT	Vehículos agrícolas y de obra y servicios incompletos distintos de los remolques o máquinas agrícolas o de obras y servicios
CR	Remolques incompletos agrícolas o de obras y servicios

Tipo de Certificado	Categorías de vehículos
CL	Vehículos incompletos de categoría L
EXTENDIDAS POR LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS, EXCLUSIVAMENTE PARA VEHÍCULOS HOMOLOGADOS DE TIPO COMPLETADOS Dentro de la definición de completados se incluye la última fase de la homologación individual solicitada por un fabricante, a condición que dispongan de todos los actos reglamentarios para dicha homologación y cumpla con los requisitos de conformidad de la producción de dichos actos reglamentarios.	
D	Vehículos completados de las categorías M, N y O distintos de los agrícolas, de obras y servicios y los de categoría L.
DT	Vehículos agrícolas y de obras y servicios completados distintos de los remolques o máquinas agrícolas o de obras y servicios.
DR	Remolques completados agrícolas o de obras y servicios.
DL	Vehículos completados de categoría L.

En todas las tarjetas de ITV se utilizarán los códigos armonizados indicados en la Directiva 1999/37/CE del Consejo de 29 de abril de 1999 relativa a los documentos de matriculación de los vehículos.

No se admitirán tarjetas ITV con rectificaciones o tachaduras.

Todas las tarjetas ITV que se presenten para la matriculación de los vehículos deberán ir diligenciadas en su totalidad, rayando los espacios que no procedan a efectos de impedir la adición de nuevos datos por personas no autorizadas.

1.2.1. Los órganos competentes de las Comunidades Autónomas anotarán en la tarjeta ITV las reformas efectuadas en los mismos, incluidos los de la categoría O1, de masa máxima autorizada (MTMA) inferior a 750 kg. Asimismo, anotarán en la tarjeta ITV el resultado de las inspecciones técnicas de los vehículos, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

1.2.2. Se podrán añadir hojas adicionales a las tarjetas ITV según modelo incluido en el anexo XI.

1.3 La firma de las tarjetas ITV tipo B, BT, BR, BL, C, CT, CR, CL, D, DT, DR, DL, se realizará por personas físicas inscritas en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y podrá realizarse según las alternativas siguientes:

a) Firma manuscrita o con máquina de firmar.

b) Firma preimpresa, estampillada o digitalizada.

c) En el caso de tarjeta ITV electrónica, la firma se realizará por persona física o jurídica autorizada a estos efectos y con firma electrónica reconocida.

Es responsabilidad del fabricante la veracidad del contenido de las tarjetas ITV.

1.3.1 El fabricante llevará un registro mecanizado de los certificados expedidos en soporte papel, o un registro informatizado en el caso de tarjetas ITV expedidas en soporte electrónico, que permita verificar su autenticidad.

El registro a que se refiere el párrafo anterior se ordenará por número del certificado de la tarjeta ITV y en él deberán figurar la fecha de expedición de la tarjeta, así como el número de identificación del vehículo (VIN), tipo y contraseña de homologación del vehículo.

1.3.2. El fabricante conservará durante un plazo mínimo de 10 años el registro a disposición de la Autoridad de Homologación.

1.4 La autoridad de homologación mantendrá un registro de las personas autorizadas para firmar tarjetas ITV tipo B, BT, BR, BL, C, CT, CR, CL, D, DT, DR, DL, debiendo los fabricantes notificar los cambios que se produzcan a dicho Centro Directivo.

Para la inscripción en dicho registro, el fabricante o su representante legal deberá cumplir las exigencias siguientes:

– Comprobación de que las contraseñas de homologación de tipo de todas las categorías de vehículos, estén concedidas por, o comunicadas a la autoridad de homologación española. Este requisito será validado mediante la presentación de la ficha reducida.

– Cumplir con las exigencias relativas a la Conformidad de la Producción (COP).

Las personas no autorizadas en este registro podrán obtener la tarjeta de ITV del tipo A para cada unidad de vehículo, a través de las Comunidades Autónomas.

1.5 Una vez matriculados los vehículos y en el caso de los vehículos de la categoría O1, puestos en circulación, los duplicados de las tarjetas ITV sólo podrán expedirse, en su caso, por la Administración competente, utilizando el modelo A, AT, AR y AL, según corresponda, siempre que exista constancia de que el vehículo está al corriente de la inspección técnica periódica.

Cuando se trate de tarjetas ITV emitidas en soporte electrónico, las sucesivas copias en papel se expedirán por la Dirección General de Tráfico. Dichas copias incluirán en todo caso, cualquier actualización o modificación que sobre sus datos hubieran anotado en el Registro de Vehículos las entidades, organismos u autoridades competentes en la materia, conservando en todo caso el modelo de tarjeta expedida por el fabricante del vehículo.

1.6 Vehículos de motor y sus remolques, y máquinas autopropulsadas o remolcadas y vehículos agrícolas. La expedición de las tarjetas ITV en formato papel, será realizada por el fabricante, según modelo correspondiente a cada categoría que figura en los apéndices del anexo XI. Los impresos de tarjetas de ITV serán adquiridas por el fabricante en el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, en número adecuado a cada caso y siempre que se cumpla lo previsto en la reglamentación vigente.

Las tarjetas ITV que se expidan en soporte electrónico se presentarán por el fabricante en el registro telemático del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y el correspondiente de la Jefatura Central de Tráfico, según Resolución de 23 de junio de 2010, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea y regula el Registro Electrónico en la Jefatura Central de Tráfico, de acuerdo con el procedimiento que se establezca en disposición que regule la recepción de las tarjetas ITV electrónicas en dicho registro.

Asimismo, en las tarjetas ITV de aquellos vehículos que salgan de las instalaciones del fabricante equipados con distintas opciones como por ejemplo instalaciones de G.L.P, GN (salvo en el caso de vehículos bi-fuel), dispositivos de remolque, adaptación para autoescuelas, adaptaciones para personas de movilidad reducida, amparados por una homologación de tipo, deberá hacerse constar esta característica en el espacio destinado a "opciones incluidas en la homologación de tipo".

La Dirección General de Tráfico, una vez asignado el número de matrícula, lo consignará en la tarjeta ITV y facilitará el acceso por medios electrónicos a dicha información al organismo competente de la Comunidad Autónoma.

En el caso de los vehículos de categoría O1, su puesta en circulación estará sujeta a la comunicación, por parte del fabricante, del contenido de la Tarjeta ITV a la Dirección General de Tráfico. La información estará disponible para los Órganos Competentes de las Comunidades Autónomas, siempre que el fabricante haya enviado la ficha ITV del vehículo en formato electrónico y según el procedimiento establecido.

1.6.1 En el caso de los vehículos incompletos que hayan sido completados se procederá como se indica a continuación:

El fabricante o representante legal (de la primera fase) rellenará una tarjeta ITV según el modelo C (vehículo incompleto) o certificado de conformidad correspondiente, dicha tarjeta será adquirida en el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, cumplimentando las masas y dimensiones máximas que se permiten y la conformidad con la homologación de tipo concedida, indicando la correspondiente contraseña.

Esta tarjeta ITV o certificado de conformidad será entregada al comprador, quien, en caso de no ser la misma persona, la entregará al fabricante de la siguiente fase, quien la conservará para su archivo durante un plazo mínimo de 10 años. En el caso de más de una fase el comprador o cada fabricante entregará una tarjeta tipo C al siguiente fabricante, quien la conservará para su archivo durante un plazo mínimo de 10 años. El fabricante de la última fase cumplimentará una tarjeta ITV modelo D (vehículo completado), además certificará la conformidad con el tipo de base homologado y anotará su contraseña de homologación.

Con la excepción de la tarjeta ITV tipo C inicial, emitida por el fabricante del vehículo de base, el resto de tarjetas C (correspondientes a fases intermedias), incluirán en el apartado Observaciones la nota:

«Los datos no modificados están obtenidos de la tarjeta con n.º de certificado: *****, contraseña de homologación: *****, emitido en fecha: ****, por el fabricante de la fase anterior, nombre: ****.»

La Dirección General de Tráfico, una vez asignado el número de matrícula, lo consignará en la tarjeta ITV y facilitará el acceso por medios electrónicos a dicha información al organismo competente de la Comunidad Autónoma.

El fabricante del vehículo incompleto, conservará para su archivo durante un plazo mínimo de 10 años una copia de la tarjeta ITV, pudiendo sustituirse por información en soporte informático.

1.6.2 Las Tarjetas ITV modelos A, AT, AL y AR serán cumplimentadas por la Administración competente.

En el caso de vehículos que deban pasar la inspección técnica de vehículos unitaria por estar amparados por una aplicación particular o recibir una homologación individual a nombre del titular de la misma, dichas tarjetas ITV podrán ser adquiridas por la Administración en el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Como excepción, el fabricante de vehículo completado que realice una homologación individual podrá emitir tarjeta tipo D 2. Instrucciones específicas para la cumplimentación de la Tarjeta ITV modelo A, AT, AR, AL

2.1 Condiciones generales:

A cumplimentar por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

En el encabezamiento debe aparecer el nombre de la Comunidad Autónoma, el nombre del órgano de gobierno de la misma y los servicios de industria que efectúan la cumplimentación de la tarjeta ITV.

La numeración de serie se efectuará de acuerdo con las indicaciones de la Comunidad Autónoma o del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, en su caso.

La redacción de los distintos apartados, podrá hacerse en los idiomas propios de la Comunidad además del castellano.

Número de certificado. Es un número de control del organismo inspector.

El organismo inspector certificará:

El vehículo cuyas características se reseñan es apto para su matriculación o puesta en circulación.

Las posibles observaciones que afecten a este vehículo. (…).

A cumplimentar por Jefatura de Tráfico.

Matrícula: Se indicará el código alfanumérico concedido por la Jefatura de Tráfico.

2.2 Datos Técnicos.

Ver apéndice 1.

3. Instrucciones específicas para la cumplimentación de la tarjeta ITV modelo B, BT, BR, BL, C, CT, CR, CL y D, DT, DR y DL.

3.1 Condiciones generales.

A cumplimentar por el fabricante.

En el encabezamiento debe aparecer el nombre y anagrama de la empresa fabricante del vehículo.

La numeración de serie de la tarjeta en papel se efectuará por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

En el caso de tarjeta ITV emitida en formato electrónico, así como en la copia en papel de ésta, la numeración de serie será la obtenida por el fabricante mediante solicitud ante el registro telemático del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Número de certificado: Es un número del orden del fabricante del vehículo.

El abajo firmante, legalmente autorizado por:

Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan, es completamente conforme con el número de homologación.

Fecha de emisión: Se consignará la fecha de emisión de la Tarjeta ITV en formato dd/mm/aaaa.

Firma autorizada según el Registro de fabricantes y firmas autorizadas: según se consigna en el apartado 1.3 del presente anexo.

A cumplimentar por Jefatura de Tráfico.

Matrícula: Se indicará el código alfanumérico concedido por la Jefatura de Tráfico.

3.2 Datos Técnicos

Ver apéndice 1.

Método del cálculo del control del VIN (en el caso de tarjeta electrónica).

3.3 El control del VIN es un valor numérico redundante, calculado a partir de los caracteres que componen el número de identificación del vehículo (VIN), que permite detectar los errores más comunes que se producen al trasladar dicha información a un sistema informático. Cálculo del control del VIN:

Asignación a cada carácter del número de identificación del vehículo (VIN) el valor numérico obtenido al restar 32 al código que le corresponda según la tabla ISO 8859-1 (ISO Latín 1). Por ejemplo, al carácter W le corresponde el valor 55 (ISO 8859-1(W)=87).

Obtención de la suma de los productos obtenidos al multiplicar el valor numérico asignado a cada carácter, por el coeficiente asignado a la posición que ocupa el carácter en el VIN, obtenido al multiplicar la posición, comenzando por la izquierda, por 11. Ejemplo, para el VIN=VF7CHRHYB39445820, tenemos:

VIN	V	F	7	C	H	R	H	Y	B	3	9	4	4	5	8	2	0
Coef. Posición.	11	22	33	44	55	66	77	88	99	110	121	132	143	154	165	176	187
Valor.	54	38	23	35	40	50	40	57	34	19	25	20	20	21	24	18	16
Producto.	594	836	759	1540	2200	3300	3080	5016	3366	2090	3025	2640	2860	3234	3960	3168	2992

y la suma de los productos el valor 44660.

Finalmente, el control del VIN se obtiene tomando el resto de dividir el valor anterior por 97. En el ejemplo 40.

APÉNDICE 1

Codigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf Nº	Pdf Tipo	Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
A.1	**Nombre del fabricante del vehiculo base.** Nombre del fabricante del vehiculo incompleto/completo.	50	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A.2	**Direcciòn del fabricante del vehiculo base.** Dirección del fabricante del vehiculo incompleto/completo.	100	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
B.1	**Nombre del fabricante del vehiculo completado**. - Nombre del fabricante del vehiculo completado	50	Alf	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X
B.2	**Direcciòn del fabricante vehiculo completado** Dirección del fabricante del vehiculo completado	100	Alf	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X
C.I.	**Código ITV. -** Si procede. Codificación de acuerdo a la ORDEN ITC/3219/2011	11	Alf	-	-	-	-	-	sp	sp	sp	sp	sp	sp	sp	sp	sp	sp	Sp	sp
CL	**Clasificaciòn del vehiculo. -** El espacio destinado se rellenará de acuerdo con lo previsto en la reglamentación vigente.	40	N	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C.V.	**Control VIN. -** En el caso de tarjeta ITV emitida en soporte electrónico se anotará éste campo de acuerdo con el apartado 3.3 de este anexo. En soporte papel no será necesario indicarlo.	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
D.1	**Marca. -** Se indicará la marca del fabricante del vehiculo En caso de vehiculos completados; se anotará la marca del vehiculo de base/marca del vehiculo completado.	30	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D.2	**Tipo. -** Identifica el tipo homologado.	25	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Variante. - Si procede, indique también el código numérico o alfanumérico de identificación. En tarjetas tipo A: cuando se trate de vehiculos cabina homologados, se identificará la variante de dicho tipo.	25	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Versión. - Si procede, indique también el código numérico o alfanumérico de identificación. En tarjetas tipo A: cuando se trate de vehiculos con chasis cabina homologados, se identificará la versión (si se conoce) de dicho tipo	35	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	En caso de vehiculos completados; se anotará en el campo "Observaciones" el TVV del vehiculo de base y del vehiculo completado en el caso de que sean distintos: TVV Vehiculo de Base – TVV Vehiculo Completado	25/ 25/ 35	Alf	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X
D.3	**Denominaciòn comercial del vehiculo. -** Identificará comercialmente el vehiculo segùn la homologación de tipo (HT)	50	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D.6	**Procedencia. -** Se indicará, en su caso, si el vehículo es, procedente de la U.E. o importado, identificándose con la anotación: "EEE" o "IM" respectivamente. Si el vehiculo tiene procedencia nacional, no se realizará ninguna anotación	5	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Codigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf Nº	Pdf Tipo	Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
E	**Número de identificaciòn del vehiculo. -** Se anotará el número VIN del vehiculo de base	17	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
EP	Estructura de protección	15	Alf	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
EP.1	Marca de la estructura de protección	15	Alf	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
EP.2	Modelo de la estructura de protección	15	Alf	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
EP.3	Nº de homologación de la estructura de protección	15	Alf	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
EP.4	Nº identificativo de la estructura de protección	15	Alf	-	-	(sp)	-	-	-	(sp)	-	-	-	(sp)	-	-	-	(sp)	-	-
F.1	**Masa màxima en carga técnicamente admisible (MMTA) -** Se consignará la masa técnica máxima admisible, declarada, en su caso, por el fabricante en la homologacion de tipo y que define las caracteristicas constructivas del vehiculo.	6	Alf	kg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X
F.1.1	**Masa màxima en carga técnicamente admisible en cada eje 1º/2º/3º/..-** Se consignará la masa técnica máxima admisible, declarada, en su caso, por el fabricante en la homologación de tipo y que define las caracteristicas constructivas del vehiculo para los ejes de que disponga el vehiculo separados por /. **Para los semirremolques y las máquinas agricolas o de obras y servicios remolcadas de un eje,** que declaren MTMA sobre el enganche, se consignará como primer eje, el punto de acoplamiento y como 2º y 3er eje el/los siguientes ejes apoyados. Previo al dato se indicará una anotación (1) que se desarrollará en el campo observaciones "(1) Valores en apoyos". En el caso de vehiculos de la categoria O de eje central (DC), se podrá indicar la MTMA en el eje 0 (punto de acoplamiento), eje 1, eje 2, etc.	30	Alf	kg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X
F.1.5	**Masa màxima en carga técnicamente admisible en 5ª rueda o pivote de acoplamiento. -** Se consignará la masa técnica máxima admisible declarada para la quinta rueda o pivote de acoplamiento en su caso, por el fabricante. En caso de disponer de punto de acoplamiento, se indicará a continuación del valor anterior separado por una "/" y con la anotación (2) que se desarrollará en el campo observaciones "(2) Valor en punto de acoplamiento"	6	Alf	kg	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
F.2	**Masa máxima en carga admisible del vehiculo en circulaciòn (MMA) -** Se consignará el valor de la masa máx. Autorizada del vehiculo, declarada, en su caso, por el fabricante.	6	Alf	kg	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-
F.2.1	**Masa màxima autorizada en cada eje 1º/2º/3º/ ...-** Se consignará el valor de la masa máxima autorizada por eje declarada en su caso por el fabricante separado por una /.	30	Alf	kg	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-
F.3	**Masa Màxima Técnicamente admisible del conjunto (MMTAC). -** Se consignará la MMTAC que se corresponderá con lo indicado en la homologación de tipo.	8	Alf	kg	X	-	-	-	X	-	-	-	X		-	X	X	-	-	X

Codigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf		Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
		Nº	Tipo																	
F.3.1	**Masa Máxima autorizada del Conjunto (MMC).** - Masa máxima en carga admisible de la combinación en circulación en España.	8	Alf	kg	X		-	-	X		-	-	X		-	-	X		-	-
F.4	**Altura total.** - Se consignará la altura del vehículo en vacío. No aplicable en el caso de vehículos de categoría N2 y N3.	8	Alf	mm	X	X	-	X	X	X	-	X	-	-	-	-	X	X	-	X
F.5	**Anchura total.** - Se consignará la anchura máxima real. Nunca será superior a la máxima reglamentaria, y se corresponderá con lo indicado en la homologación de tipo.	8	Alf	mm	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X	X	X	X
F.5.1	**Anchura máxima carrozable.** - Se consignará la anchura máxima prevista por el fabricante (no la real del bastidor). Nunca será superior a la máxima reglamentaria ni a la contenida en la homologación de tipo.	8	Alf	mm	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-
F.6	**Longitud total.** - Se consignará la longitud máxima real del vehículo. Nunca será superior a la máxima señalada en la reglamentación vigente ni en su caso, a la máxima indicada en la homologación de tipo.	8	Alf	mm	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X	X	X	X
F.6.1	**Longitud máxima carrozable.** - Se consignará la longitud máxima prevista por el fabricante para el vehículo completado, no la real del bastidor.	8	Alf	mm	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-
F.7	**Vía anterior.** - Se consignarán las vías máximas del eje delantero, considerando eje delantero al primero, y no teniendo en cuenta los intermedios, si los hay. En el caso de anchos de vía opcionales, se podrá consignar en el apartado de opciones. Deberá coincidir con los valores indicados en la homologación de tipo. No aplicable en el caso de vehículos de categorías N2 y N3.	6	Alf	mm	X	X	X	(sp)	X	X	X	(sp)	X	X	X	(sp)	X	X	X	(sp)
F.7.1	**Vía posterior.** - Se consignarán las vías máximas del eje trasera, considerando eje trasero al último, y no teniendo en cuenta los intermedios, si los hay. En el caso de anchos de vía opcionales, se podrá consignar en el apartado de opciones. Deberá coincidir con los valores indicados en la homologación de tipo. No aplicable en el caso de vehículos de categorías N2 y N3.	6	Alf	mm	X	X	X	(sp)	X	X	X	(sp)	X	X	X	(sp)	X	X	X	(sp)
F.8	**Voladizo posterior.** - Se consignará el voladizo posterior real. No deberá exceder, en su caso, los valores indicados en la homologación de tipo. No aplicable en el caso de vehículos de categoría M1 y en los vehículos completos y completados de categoría N1.	6	Alf	mm	X	X	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-	X	X	X	X
F.8.1	**Voladizo máximo posterior carrozable.** - Se consignará la longitud del voladizo máximo posterior previsto por el fabricante para el vehículo carrozado, no el real del bastidor, según lo contenido en la homologación de tipo.	6	Alf	mm	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	-	-	-

Codigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf		Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
		Nº	Tipo																	
G	**Masa en orden de marcha (MOM).** - la masa del vehículo con su depósito o depósitos de combustible llenos, como mínimo, al 90 % de su capacidad, incluida la masa del conductor (vehículos a motor), del combustible y de los líquidos, con el equipamiento estándar conforme a las especificaciones del fabricante y, si están instalados, la masa de la carrocería, de la cabina, del acoplamiento y de la rueda o ruedas de repuesto, así como de las herramientas. En el caso de vehículos completados de las categorías M1 y N1: Podrá cumplimentarse el campo de las siguientes formas, descritas por orden de prioridad: 1. Se anotará en éste campo las Masas en Orden de Marcha del Vehículo de Base y del Vehículo Completado, separadas por una barra. MOM Vehículo de base/MOM Vehículo completado 2. Se realizará una llamada al campo 'Observaciones', cumplimentándose en consecuencia el campo 'Observaciones' de la siguiente forma: G: MOM Vehículo de base/MOM Vehículo completado	6	Alf	kg	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-
	Masa en orden de marcha (MOM) vehículos categoría L: Según se define en las notas explicativas de la parte II, apéndice 3, anexo 2.	6	Alf	kg	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X
G.1	**Masa en vacío para vehículos categoría L:** Según se define en las notas explicativas de la parte II, apéndice 3, anexo 2.	6	Alf	kg	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X
G.2	**Masa Mínima admisible del vehículo completado.** Masa mínima del vehículo completado declarada por el fabricante en caso de un vehículo incompleto.	6	Alf	kg	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	-	-	-
J	**Categoría del vehículo.** - Según se define en los Reglamentos marco o en este real decreto. Si el vehículo no está encuadrado en ninguna categoría se consignará la categoría del vehículo adecuada a su singularidad. Se deberá incluir la subcategoría en caso de que se disponga en su homologación.	4	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
J.1	**Carrocería del vehículo.** Se consignará el tipo de carrocería para vehículos de las categorías M, N y O, según se especifica en la Directiva o el Reglamento de la Unión Europea vigente. Para vehículos especiales: designación de vehículo especial "Sx" según reglamentación europea	30	Alf	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-		X	-	-	-
J.2	**Clase.** Sólo aplicable para vehículos de las categorías M_2 y M_3. Se consignará la clase, de acuerdo con lo especificado en el Reglamento CEPE/ONU 36, 52, 107 o Directiva 2001/85/CE.	3	Alf	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-

Codigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf		Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
		Nº	Tipo																	
J.3	**Volumen de bodegas. -** Este punto sólo debe anotarse en el caso de M2 y M3. Si se fija como volumen de bodega el volumen mínimo de bodega homologado, se anotarán en el campo "Observaciones" todas las alternativas del número de asientos contempladas en la homologación. En caso de que no quede fijado en el mínimo homologado, sólo se anotará en el campo "Observaciones", el número de asientos coincidente en la homologación al volumen de bodega presentado a inspección.	3	Alf	m^3	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
K	**Número de homologación del vehículo de base (completo o incompleto). -** Se anotará la contraseña de homologación del vehículo, incluyendo la extensión. En el caso de tarjetas tipo A, se anotarán las contraseñas de homologación que posea.	25	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
K.1	**Número de homologación del vehículo completado-** Se anotará la contraseña de homologación del vehículo completado, incluyendo la extensión.	25	Alf	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X
K.2	**Número de certificado de la Tarjeta ITV del vehículo de base**. - Se indicará el número de certificado de la tarjeta ITV del vehículo base.	15	Alf	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X
L	**Nº de ejes y ruedas. -** Por ejemplo: 2/4. Se considera una rueda gemela como una única rueda.	4	Alf	mm	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
L.0	**Nº y posición de ejes con ruedas gemelas** (por ejemplo, 1/tras)	26	Alf	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
L.1	**Ejes motrices.** Se consignarán el número, posición e interconexión	51	Alf	-	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
L.2	**Dimensiones de los neumáticos. -** Se consignarán el número de ruedas del vehículo y las dimensiones de los neumáticos, el índice de capacidad mínima de carga y el código de categoría de velocidad mínima, tanto para los neumáticos de uso normal, nieve o especiales. Los neumáticos deberán coincidir con los consignados en la homologación de tipo. En el caso de eje de ruedas gemelas, se contabilizará como cuatro el número de neumáticos por eje. No se contemplan los neumáticos de repuesto. Se podrá consignar la denominación completa del neumático y las especificaciones técnicas de la llanta. Los opcionales se anotarán en Observaciones (o en el campo "Opciones incluidas en la homologación de tipo" si el espacio disponible en observaciones no fuera suficiente) Por ejemplo: 6-385/55 R22.5 Si las medidas delante y detrás son diferentes: L.2.- Del 2- 385/55 R22.5 * * (En observaciones) Tras 4- 365/45 R22.5	15	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Codigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf		Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
		Nº	Tipo																	
M.1	**Distancia entre ejes 1º-2º, 2º-3º,...-** Se consignará la distancia entre ejes, indicada, en la correspondiente homologación de tipo. En el caso de que sean diferentes según el lado, se pondrán separadas por un guion. Para los semirremolques y las máquinas agrícolas o de obras y servicios remolcadas de un eje, se debe considerar "distancia entre ejes" como "distancia entre apoyos". Se considerará como primer eje (1er apoyo), y se consignará 1º-2º la distancia entre el centro del enganche y el centro del 1er eje. Previo al dato se indicará una anotación (1) que se desarrollará en el campo observaciones "(1) Valores en apoyos" En el caso de vehículos de la categoría O de eje central (DC), se podrá indicar la distancia del eje 0 al eje 1. Y a continuación, las distancias entre los siguientes ejes 0-1/1-2/2-3.	8	Alf	mm	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
M.4	**Distancia entre 5ª rueda o pivote de acoplamiento y último eje.-** Se consignarán las distancias máxima y mínima entre la quinta rueda de acoplamiento del semirremolque y el último eje, en caso de 5ª rueda ajustable o la distancia entre el pivote de acoplamiento y el último eje en caso de semirremolque, en todos los casos si el vehículo ha sido homologado de tipo con la quinta rueda incluida. En su ausencia se pondrá una raya.	8	Alf	mm	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	X	-
O.1	**Masa remolcable con frenos.** Se consignará en su caso el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor. Se indicará el valor de la masa remolcable con frenos en los campos O.1.1, O.1.2 y O.1.3. según corresponda.	6	Alf	kg	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X
	Masa máxima remolcable técnicamente admisible del vehículo de motor en caso de:	6	Alf	kg	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
O.1.1	**Barra de tracción**	6	Alf	kg	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
O.1.2	**Semirremolque**	6	Alf	kg	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
O.1.3	**Remolque eje central.**	6	Alf	kg	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
O.1.4	**Remolque sin frenos**	6	Alf	kg	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	-
O.2.1	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos mecánicos	6	Alf	kg	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-
O.2.2	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos de inercia	6	Alf	kg	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
O.2.3	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos hidráulicos o neumáticos	6	Alf	kg	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
O.3	**Tipo de freno de servicio**	11	Alf	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-		X	-
P.1	**Cilindrada.-** Se consignará la cilindrada total.	6	Alf	cm^3	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
P.1.1	**Número y disposición de los cilindros. -** Se consignará el número y disposición de los de cilindros del motor	17	N	-	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X

Códigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf		Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
		Nº	Tipo																	
P.2	**Potencia del motor. -** Se consignará la potencia neta máxima o, en su caso, potencia nominal. En el caso de los vehículos eléctricos híbridos, indique ambas potencias. El valor se indicará con un decimal.	7	Alf	kW	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
P.2.1	**Potencia fiscal. -** Se consignará con dos decimales en CVF, resultante de aplicar la expresión correspondiente del Reglamento General de Vehículos.	8	Alf	CVF	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
P.3	**Tipo de combustible o fuente de energía. -** Se consignará una "G" para gasolina, "D" para Diésel, "E" para Eléctrico, "GLP" para Gas Licuado del Petróleo (en los mixtos se pondrán los dos combustibles), "GNC" para gas natural comprimido y "GNL" para gas natural licuado, "H" para hidrógeno, "BM" Biometanol, "ET" Etanol, "BD" Biodiesel. En el caso de vehículos eléctricos e híbridos, se consignará en la primera fila del campo "Observaciones": P.3.: Consumo Wh/km / Tipo de vehículo Eléctrico / Autonomía eléctrica. Siendo los tipos de vehículos eléctricos los siguientes: BEV: Vehículo eléctrico de batería PHEV: Vehículo eléctrico híbrido enchufable REEV: Vehículo eléctrico de autonomía extendida HEV: Vehículo híbrido FCEV: vehículos eléctricos con célula de combustible Esta anotación sólo será necesaria en el caso de emisión de tarjetas ITV en formato papel.	6	N	-	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
P.5	**Código de identificación del motor. -** Se consignará el código de identificación del motor asignado por el fabricante.	20	Alf	-	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
P.5.1	**Fabricante o marca del motor. -** Se consignará la marca correspondiente	20	Alf	-	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
Q	**Relación potencia/masa.** Se consignará la potencia neta máxima /masa del vehículo en orden de marcha	3	N	kW/Kg	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X
R	**Color. -** Sólo aplicable a M1. Indíquese las dos primeras letras o texto completo del color o colores básicos siguientes: blanco, amarillo, naranja, rojo, púrpura/violeta, azul, verde, gris, marrón o negro. En caso de varios colores: multicolor "MU"	8	Alf	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
S.1	**Número de plazas de asiento. -** Se consignará el número máximo de plazas de asiento incluido el conductor para las que haya sido homologado el vehículo. En el caso de multiconfiguración del nº de plazas debido a la existencia de espacio reservado para sillas de ruedas, se anotará en el campo "observaciones" todas las posibilidades incluidas en la Homologación de Tipo.	3	N	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-
	Número de asientos o sillines: Se consignará el número máximo de plazas posibles según cinturones de seguridad (en su caso) instalados y carga útil del vehículo.	3	N	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X

Códigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf		Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
		Nº	Tipo																	
S.1.1	**Cinturones de seguridad.** Se consignará el número de cinturones de seguridad. (si procede)	2	N	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X
S.2	**Nº de plazas de pie (en su caso).-** Este punto sólo debe consignarse en el caso de M2 y M3. Se indicará el número de plazas de pie, de acuerdo con lo especificado en el Reglamento CEPE/ONU 36, 52, 107 o respecto a la Directiva 2001/85/CE.	3	N	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
T	**Velocidad máxima. -** Se consignará la velocidad máxima I.	3	N	km/h	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
U.1	**Nivel sonoro en parado. -** Se indicará el valor en dB(A), que deberá corresponder con lo indicado en la homologación de tipo del vehículo.	5	Alf	dB(A)	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
U.2	**Velocidad del motor a la que se mide el nivel sonoro a vehículo parado. -** Se indicará el valor en min^{-1} a la que se mide el nivel sonoro en parado, que deberá corresponder con lo indicado en la homologación de tipo.	7	Alf	min^{-1}	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
V.7	**Emisiones de CO_2.** - Se indicará el valor de homologación, en las unidades pertinentes, según la reglamentación aplicable. En el caso de vehículos multi fuel se consignará el dato de menor valor homologado. En vehículos completados, se consignará el dato del vehículo de base.	7	Alf	-	X	X	-	(sp)	X	X	-	(sp)	X	X	-	(sp)	X	X	-	(sp)
V.8	**Emisiones de CO.** Se consignará el valor de CO, del valor de ensayo tipo II de la directiva de emisiones aplicable.	6	5	%	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X
V.9	**Nivel de emisiones. -** Se consignará el nivel de emisiones y el carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación (si procede) P.e. Euro 5A, Euro 5B, Euro VI	8	Alf	-	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X
Z	**Año y Número de orden de la serie corta. -** Si procede, se indicará el número secuencial entre 1 y el límite establecido para la serie corta. Formato de entrada: XXXX / XXXX	10	Alf	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Número de serie: En las tarjetas tipo A, AT, AR, y AL se efectuará de acuerdo con las indicaciones de la Comunidad Autónoma; en el resto se efectuará por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.	9	N	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Codigos	Campos de la Tarjeta ITV	Pdf		Unid.	A	AT	AR	AL	B	BT	BR	BL	C	CT	CR	CL	D	DT	DR	DL
		Nº	Tipo																	
	Observaciones: Se anotarán las posibles observaciones que afecten al vehículo. En el caso de disponer de eco innovaciones se cumplimentará con la siguiente información: V.7. Emisiones de CO_2/Reducción eco innovación/Código eco innovación. (sólo tarjetas B, C y D) En el caso de carretillas alimentadas con GLP se incluirá la información de los apartados 0.3.1 y 3.8 de la Ficha de características del Anexo VII. **Observaciones:** Con la excepción de las tarjetas ITV tipo C inicial, emitida por el fabricante del vehículo de base, el resto de tarjetas tipo C emitidas por fabricantes de las siguientes fases intermedias, si los hubiera, incluirán en el apartado Observaciones la nota "Los datos no modificados están obtenidos de la tarjeta con nº de certificado xxxxx, contraseña de homologación xxxx, emitido en fecha xxxx, por el fabricante de la fase anterior nombre xxxx" En el caso de vehículos oruga, se indicará las dimensiones de la oruga: Longitud y anchura	350	Alf	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Opciones incluidas en la homologación de tipo: se consignarán las opciones incluidas en la homologación de tipo que se hayan instalado en el vehículo antes de la emisión de la tarjeta ITV, y sólo éstas.	350	Alf	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Reformas/diligencia de venta: Se consignarán las diligencias correspondientes a las reformas legalizadas en el vehículo y recogidas en la reglamentación específica. En la copia de la Jefatura Provincial de Tráfico se anotará la diligencia de venta.	350	Alf	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

X: A cumplimentar por el emisor de la tarjeta.

-: No aplicable.

(sp): Si procede, según categoría del vehículo.

N: Campo formato numérico

Alf: Alfanumérico

En el número de caracteres no está incluida la longitud de la unidad de medida.

§ 28

Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 170, de 14 de julio de 2010
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2010-11154

Las reformas de vehículos en España están reguladas por el Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de importancia de vehículos de carretera y se modifica el artículo 252 del Código de la Circulación.

Con fecha 9 de octubre de 2007, se aprobó la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, que ha sido incorporada al ordenamiento jurídico español mediante la Orden ITC/1620/2008, de 5 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

Con independencia de esa incorporación, es preciso completar su transposición para adaptar determinados conceptos y exigencias del Real Decreto 736/1988, de 8 de julio a lo dispuesto en la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre. En particular, el citado real decreto permite las reformas en los vehículos antes de su matriculación, mientras que la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre, no lo permite, ofreciendo, para estos casos, un procedimiento alternativo como es la homologación individual de vehículos. Además la evolución de la técnica y la experiencia resultante de la aplicación del Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, en el largo tiempo transcurrido desde su entrada en vigor, hacen muy conveniente dar una nueva regulación a la tramitación de las reformas de vehículos.

En consecuencia, el objeto de este real decreto es aprobar una nueva y completa regulación en esta materia, procediendo a recoger la experiencia práctica de la aplicación de la norma que se sustituye y a integrar la evolución técnica. Además la nueva regulación tiene en cuenta las normas del Derecho de la Unión Europea, para asegurar mejor las condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos y su comportamiento en lo que concierne a la protección al medio ambiente, así como para colaborar en la defensa de los derechos de los consumidores.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el proyecto ha sido objeto del preceptivo trámite de audiencia. Asimismo, esta disposición ha sido sometida al procedimiento de información de normas reglamentarias técnicas y de reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, previsto en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, modificada

por la Directiva 98/48/CE, de 20 de junio, así como el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, que incorpora estas directivas al ordenamiento jurídico español.

Esta disposición se dicta al amparo del artículo 149.1.21.ª de la Constitución española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, que incluye la competencia para la determinación de las condiciones o prescripciones técnicas de los vehículos para que sea admitida su circulación.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Turismo y Comercio y del Ministro del Interior, con la aprobación previa de la Vicepresidenta Primera y Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de julio de 2010,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

Constituye el objeto de este real decreto la regulación del procedimiento para la realización y tramitación de las reformas efectuadas en vehículos después de su matriculación definitiva en España con el fin de garantizar que tras la reforma se siguen cumpliendo los requisitos técnicos exigidos para su circulación.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplicará a todos los vehículos matriculados definitivamente y remolques ligeros (categoría O1) autorizados a circular.

2. Este real decreto no se aplicará a los vehículos antes de su matriculación definitiva. Las modificaciones efectuadas en los vehículos antes de su matriculación definitiva deberán estar incluidas en la homologación de tipo o tramitarse a través del procedimiento de homologación individual.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos previstos en el presente real decreto, se entiende por:

1. Homologación de tipo: Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.

2. Homologación de tipo nacional: Procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro; la validez de dicha homologación queda limitada al territorio de ese Estado miembro.

3. Homologación de tipo CE: Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas y componentes y unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos; 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos, y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE; 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo del 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos y tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo, y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos de las referidas Directivas.

4. Homologación individual: Procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

5. Homologación de tipo multifásico: Procedimiento mediante el cual un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

6. Vehículo de base: Todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.

7. Vehículo incompleto: Todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.

8. Vehículo completado: El vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

9. Vehículo completo: Todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.

10. Actos reglamentarios: Una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo revisado de 1958 relativo a la adopción de prescripciones técnicas para los vehículos de ruedas, el equipo y piezas que pueden montarse y/o usarse en los vehículos de ruedas y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas en base a estas prescripciones.

11. Fabricante: La persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participe directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.

12. Representante del fabricante: Toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como su representante.

13. Autoridad de homologación: La autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. En la actualidad, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

14. Servicio técnico: La entidad designada por la autoridad de homologación como laboratorio para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que el propio organismo competente lleve a cabo esas funciones.

15. Servicio técnico de reformas: La entidad designada por la autoridad de homologación española como laboratorio para llevar a cabo informes de las reformas tipificadas en el presente real decreto y, en su caso, los ensayos previstos en los actos reglamentarios afectados por la/s reforma/s.

16. Taller: Entidad debidamente inscrita en el registro oficial de talleres de reparación de vehículos correspondiente. En España, registro especial de talleres de reparación de vehículos automóviles y de sus equipos y componentes, regulado por la reglamentación aplicable. A los efectos del presente real decreto también tendrán la consideración de taller las instalaciones de los fabricantes de vehículos cuando intervengan en la ejecución de las reformas en el ámbito que se determine en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

17. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV): Las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la Comunidad Autónoma del territorio donde estén radicadas.

18. Reforma de vehículo: Toda modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión efectuada en un vehículo después de su matriculación y en remolques ligeros después de ser autorizados a circular, que o bien cambia alguna de las características del

mismo, o es susceptible de alterar los requisitos reglamentariamente aplicables contenidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio. Este término incluye cualquier actuación que implique alguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta de ITV del vehículo.

19. Vehículo: Todo vehículo a motor y sus remolques, incluidos los vehículos especiales.

20. Manual de Reformas de Vehículos: Documento elaborado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las comunidades autónomas, que establece las descripciones de las reformas tipificadas, su codificación y la documentación precisa para su tramitación. Este manual estará disponible para consulta de los solicitantes de una reforma en todas las estaciones de ITV. El manual será actualizado cuando se modifique la tipificación de las reformas o los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea.

21. Vehículo de la misma categoría o tipo: Aquellos vehículos que no presentan entre sí diferencias por las que deban considerarse de distinta categoría o tipo, según se definen en las Directivas 2007/46/CE, 2003/37/CE o 2002/24/CE, o en el real decreto de homologación nacional de tipo.

22. Conjunto funcional: Conjunto de sistemas, partes o piezas autorizado por la autoridad de homologación, destinado a cumplir una función determinada en uno o varios vehículos del mismo o de diferentes tipos o categorías y que afectan a una o varias funciones de las incluidas en el anexo I del presente real decreto.

23. Proyecto técnico: Conjunto de documentos, redactado por técnico competente, que tiene por objeto la definición y la valoración de las características de un producto, obra o instalación, que se requieren en función de su fin o destino.

24. Certificación final de obra: El acto por el que en forma de documento se da la conformidad por parte de un técnico de las obras y/o instalaciones realizadas según proyecto.

25. Certificado del taller: El documento que acredita la ejecución de una determinada actuación de un taller sobre un vehículo determinado.

Artículo 4. *Tipificación de las reformas.*

Las reformas de vehículos se tipifican en el anexo I.

Artículo 5. *Requisitos generales.*

1. La reglamentación cuyo cumplimiento es exigible al vehículo reformado es la que se indica en el manual de reformas de vehículos.

2. La reglamentación cuyo cumplimiento es exigible para la tramitación de las reformas de vehículos se deriva de la que se cita en la columna 3 del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, aceptándose como alternativa la indicada en la columna 4 del mismo anexo y, en su caso, en la reglamentación de homologación española.

En el manual de reformas de vehículos se indica, para cada reforma, los actos reglamentarios que, en su caso, pueden verse afectados por la reforma.

3. El cumplimiento de la reglamentación cuyo cumplimiento es exigible se demostrará mediante informe, según modelo del anexo II, emitido por un servicio técnico designado para reformas de vehículos, o del fabricante del vehículo, inscrito en el registro de firmas autorizadas de fabricantes de la autoridad de homologación, en el que se hará constar que el vehículo reformado, según se solicita, cumple los requisitos de los actos reglamentarios que son de aplicación conforme a las reformas tipificadas en el anexo I y al manual de reformas de vehículos. Cuando el informe de conformidad sea emitido por el fabricante para vehículos completados, dicho informe se basará en otro informe emitido por el/los fabricante/s de fase anterior cuando la transformación realizada afecte a sistemas, componentes o unidades técnicas independientes.

En el caso de que la reforma implique un cambio de categoría del vehículo, el informe citado deberá incluir relación de la documentación de homologación de los actos reglamentarios cuyo cumplimiento es exigible para la nueva categoría. En el caso de que la/s reforma/s deriven en otro vehículo homologado, será suficiente que el solicitante de la reforma obtenga del fabricante una certificación que lo acredite. En el caso que el informe de

conformidad sea emitido por el fabricante del vehículo, esta certificación podrá incluirse en dicho informe.

En el caso que el emisor del informe de conformidad estime necesario basar su informe en otro emitido por el servicio técnico designado para los ensayos de homologación de los actos reglamentarios de que se trate, deberá ponerlo en conocimiento del interesado quien estará obligado a aportar el o los informes solicitados como condición indispensable para que le sea emitido el informe según el anexo II.

Artículo 6. *Autorización de conjuntos funcionales.*

1. El fabricante del conjunto funcional que desee obtener la autorización deberá presentar ante la autoridad de homologación un ejemplar de la documentación siguiente:

a) Solicitud de autorización.

b) Ficha de características donde se describa el conjunto funcional y los actos reglamentarios afectados, incluida la instalación, sellada por un servicio técnico competente en materia de homologación en España.

c) Acta de ensayo del conjunto funcional y de su instalación expedida por un servicio técnico competente en materia de homologación en España.

2. La autoridad de homologación deberá resolver y notificar en el plazo de seis meses desde la entrada en el registro de toda la documentación que, para cada caso, se establezca en este real decreto. Transcurrido el plazo máximo sin haberse notificado resolución expresa la solicitud se entenderá desestimada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 43.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común y en el artículo 61 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado del la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

3. Se comunicarán dichas autorizaciones a los órganos de las comunidades autónomas competentes en materia de inspección técnica de vehículos, adjuntando la documentación técnica citada anteriormente.

Artículo 7. *Tramitación y documentación.*

1. Las reformas de vehículos se podrán solicitar por el titular del vehículo o por persona por él autorizada.

2. Si una modificación de un vehículo entraña simultáneamente varias de las reformas de vehículos tipificadas en el anexo I, su tramitación exigirá el cumplimiento de los requisitos fijados para cada una de éstas en el manual de reformas de vehículos.

3. La tramitación de reformas de vehículos podrán requerir todos o alguno de los siguientes documentos:

a) Proyecto técnico detallado de la reforma a efectuar y certificación final de obra en la que se indique que la misma se ha realizado según lo establecido en dicho proyecto, suscritos ambos por técnico titulado competente. En la certificación de obra se hará constar de forma expresa el taller y la fecha en la que se efectuó la misma. Este proyecto técnico se ha de presentar al emisor del informe de conformidad.

b) Informe de conformidad según anexo II emitido por el servicio técnico de reformas designado o alternativamente por el fabricante del vehículo.

c) Certificado del taller en el que se efectuó la reforma, según modelo del anexo III, de la correcta realización de la misma.

4. Cuando sean emitidos por el fabricante, los informes de conformidad del párrafo b) anterior serán únicamente extendidos por personas expresamente autorizadas por las empresas fabricantes para este cometido.

5. Para cada tipo de reforma de vehículo, la documentación que habrá de presentarse ante los órganos de la Administración competentes en materia de inspección técnica de vehículos (ITV), la tramitación y los requisitos específicos exigibles serán los indicados en el manual de reformas de vehículos.

6. En el caso de correspondencia del vehículo reformado con un tipo homologado, se podrá hacer la reforma sin aportar lo dispuesto en el apartado 3.a) de este artículo.

7. En el caso de una reforma amparada por un conjunto funcional autorizado por la autoridad de homologación, no será necesario el cumplimiento del párrafo a) y se inspeccionará el vehículo de acuerdo con el artículo 8 de este real decreto.

Artículo 8. *Inspecciones técnicas.*

1. El titular del vehículo, o persona por él autorizada, al que se le haya efectuado una reforma, está obligado a presentar el mismo a inspección técnica en el plazo máximo de quince días, aportando la documentación según se determina en el manual de reformas de vehículos. El alcance de la inspección será el delimitado por el manual de reformas de vehículos y en su ejecución se utilizará el manual de procedimiento de inspección de las estaciones de ITV.

2. El órgano de la Administración competente en materia de ITV efectuará la inspección del vehículo reformado, en base al alcance indicado en el apartado 1, al objeto de comprobar la correcta ejecución de la reforma, y si dicha reforma ha modificado las condiciones exigidas para circular por las vías públicas.

3. Si el resultado de la inspección prevista fuera favorable, el órgano de la Administración competente diligenciará la tarjeta ITV o, en su caso, expedirá una nueva.

4. Si el resultado de la inspección resultara desfavorable o negativo, se aplicará, en su caso, lo dispuesto en el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

5. Si el vehículo reformado hubiese sido matriculado en provincia distinta de aquella en que se autoriza la reforma, el órgano de la Administración competente que la haya autorizado, además de actuar según lo dispuesto en los apartados 2 y 3 de este artículo, remitirá al órgano competente de la comunidad autónoma de matriculación un ejemplar de la diligencia que se indica en el apartado 3, con facsímil del nuevo número de bastidor, en su caso, para constancia en el expediente del vehículo.

El órgano de la Administración competente lo comunicará a la Jefatura de Tráfico de su provincia según lo dispuesto en el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre.

Artículo 9. *Requisitos exigibles a los servicios técnicos de reformas.*

1. La autoridad de homologación podrá designar los servicios técnicos de reformas de vehículos.

Para su designación, las entidades interesadas deberán solicitarlo a la autoridad de homologación, aportando la certificación de la competencia técnica mediante la acreditación por parte de la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), de acuerdo a los requisitos establecidos en la norma UNE EN ISO/IEC 17020:2004 Criterios generales para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan la inspección.

Los ensayos requeridos deberán ser realizados por un laboratorio que cumpla con los requisitos establecidos en la norma UNE EN ISO/CEI 17025:2005 Evaluación de la conformidad. Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y calibración o por un servicio técnico de homologación.

2. Los servicios técnicos de homologación podrán solicitar la designación como servicio técnico de reformas aportando a la autoridad de homologación la documentación que demuestre competencia técnica con la norma UNE EN ISO/IEC 17020:2004.

3. La solicitud y la documentación señalada en los apartados anteriores del presente artículo podrá presentarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Las solicitudes también podrán tramitarse por medios electrónicos, de conformidad con la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.

Artículo 10. *Régimen sancionador.*

1. El incumplimiento de las disposiciones del presente real decreto, se sancionará con arreglo al régimen de infracciones y sanciones previsto en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, sin perjuicio de lo que se establece en el apartado siguiente.

2. Cuando el incumplimiento de lo dispuesto en el presente real decreto constituya una infracción tipificada en el texto refundido de la Ley General de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre y en el Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio, por el que se regulan las infracciones y sanciones en materia de defensa del consumidor y de la producción agro-alimentaria, será sancionado de conformidad con lo prescrito en dicho texto refundido y real decreto.

Disposición transitoria primera. *Período en el que los laboratorios de reformas designados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto podrán seguir emitiendo informes.*

En tanto no se produzca la designación de los servicios técnicos de reformas a que se refiere el artículo 9, los laboratorios de reformas designados a la entrada en vigor de este real decreto, durante un periodo máximo de un año a partir de esa fecha, podrán extender los informes a que se refiere el artículo 7.3.b) en virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

Disposición transitoria segunda. *Carrozado inicial de los vehículos.*

El carrozado inicial a que hace referencia el anexo 11 del Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, por el que se dictan normas sobre homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques así como de partes y piezas de dichos vehículos, podrá seguir realizándose según el Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, hasta las fechas de obligatoriedad de homologación de tipo para los tipos de vehículos ya existentes determinadas en la última columna del anexo XIX de la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre de 2007.

Disposición transitoria tercera. *Reformas antes de la matriculación.*

Los vehículos con homologación de tipo española, hasta la fecha en la que deban corresponder a tipos homologados según la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre de 2007, podrán ser reformados antes de la matriculación, siguiendo el procedimiento establecido en el presente real decreto.

Disposición transitoria cuarta. *Reformas de importancia generalizada.*

Las reformas de importancia generalizada en los vehículos que hayan sido autorizadas conforme a las prescripciones establecidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto y que no hayan sido legalizadas sólo podrán efectuarse dentro del plazo de dos años a contar desde esa fecha.

Disposición transitoria quinta. *Reformas de nueva tipificación.*

Los vehículos a los que se les hubiera efectuado una reforma tipificada como tal en este real decreto y que con anterioridad no fuera considerada como reforma, deberán legalizarla mediante diligencia administrativa ante el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente, quien hará la anotación en la tarjeta de ITV, para lo cual dispondrán del plazo de seis meses. Transcurrido este periodo, deberán legalizarse siguiendo el procedimiento establecido por el presente real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto y, en particular, el Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de importancia de vehículos de carretera y se modifica el artículo 252 del Código de la Circulación.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.21ª de la Constitución española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

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

El artículo 7.2 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, queda redactado como sigue:

> «2. El titular de un vehículo de motor, remolque o semirremolque en el que se haya efectuado una reforma de importancia deberá regularizarla ante el órgano de la Administración competente en materia de industria.
>
> La tramitación y regularización de las reformas de importancia se ajustarán a la reglamentación que se recoge en el anexo I.»

Disposición final tercera. *Autorización para la modificación de los anexos del real decreto.*

Se autoriza al Ministro de Industria, Turismo y Comercio a modificar por orden ministerial los anexos del presente real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo I. Tipificación de las reformas de vehículos.
Anexo II. Informe de conformidad.
Anexo III. Certificado del taller.

ANEXO I

Tipificación de las reformas de vehículos

Las reformas de vehículos se refieren a las modificaciones introducidas en las funciones que se relacionan a continuación y que, en su caso, serán desarrolladas según convenga en el manual de reformas de vehículos.

Se consideran reformas de vehículos las modificaciones relativas a las funciones siguientes:

1. Identificación.
2. Unidad motriz.
3. Transmisión.
4. Ejes.
5. Suspensión.
6. Dirección.
7. Frenos.
8. Carrocería.
9. Dispositivos de alumbrado y señalización.
10. Uniones entre vehículos tractores y sus remolques o semirremolques.
11. Modificaciones de los datos que aparecen en la tarjeta de ITV.

ANEXO II

Informe de conformidad

El/los abajo firmante(s) ..... expresamente autorizado/s por: .....

INFORMA

Que el vehículo, marca ....., tipo....., variante....., denominación comercial ....., contraseñas de homologación (*) ……..……, matrícula ……..……, y con número de bastidor....., es técnicamente apto para ser sometido a la(s) reforma(s) consistente(s) en:

Tipificada/s con el/los Código de Reforma/s ……..

Especificaciones técnicas o reglamentarias:

Contraseña de homologación o número de informe que avale el cumplimiento de la reglamentación aplicable afectada por las transformaciones realizadas en el vehículo.

Reglamentación aplicable	Contraseña de homologación o informe que avala su cumplimiento.

El vehículo reformado cumple con los actos reglamentarios que son de aplicación a las reformas tipificadas en el anexo I y en el manual de reformas de vehículos y es conforme con las condiciones exigibles de seguridad y de protección al medio ambiente.

Y para que así conste, a los efectos oportunos, firmo el presente en .....…, a ..… de ..... de .....…

(*) Si el vehículo no dispone de contraseña se rellenará este campo con N.P.

ANEXO III

Certificado del taller

D....., expresamente autorizado por la empresa ....……..., domiciliada en ……..……, provincia de ....……..., calle .....……, n.º……teléfono ....……..., dedicada a la actividad de .....……, con n.º de registro industrial ....…….. y n.º de registro especial (1) .....…….

CERTIFICA

Que la mencionada empresa ha realizado la/s reforma/s, y asume la responsabilidad de la ejecución, sobre el vehículo marca....., tipo....., variante....., denominación comercial ....., matrícula ..... y n.º de bastidor ....., de acuerdo con:

La normativa vigente en materia de reformas de vehículos.

Las normas del fabricante del vehículo aplicables a la/s reforma/s llevadas a cabo en dicho vehículo.

El proyecto técnico de la/s reforma/s, adjunto al expediente.

OBSERVACIONES:

..... a ..... de ..... de.....

Firma y sello

Fdo.: .....

(1) En el caso de que la reforma sea efectuada por un fabricante se indicará N/A.

§ 29

Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos

Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales
«BOE» núm. 271, de 8 de noviembre de 2017
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2017-12841

La Comisión Europea, en su Comunicación titulada «Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020», propuso reducir a la mitad, con respecto al objetivo inicial establecido para 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020. Para alcanzar esa meta la Comisión estableció siete objetivos estratégicos y determinó qué acciones tomar para lograr vehículos más seguros, qué estrategia seguir para reducir el número de heridos y con qué medidas mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.

En este sentido, la inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como establecer un procedimiento para la matriculación de vehículos que permita la suspensión del permiso de circulación de un vehículo cuando este represente un riesgo inmediato para la seguridad vial. La inspección periódica debe ser el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales solo deben ser complementarias de las inspecciones técnicas periódicas.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron, el 3 de abril de 2014, la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE.

Dicha Directiva incorpora y actualiza las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE, de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE, actualizando los requisitos técnicos establecidos en la anterior Directiva 2009/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (versión refundida) y ampliando su ámbito de aplicación para incluir, en particular, disposiciones relativas al establecimiento de centros de inspección técnica y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a quienes se encomendará la realización de las inspecciones técnicas.

Además, en relación con el control de emisiones, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) permiten mejorar la eficacia a la hora de evaluar las emisiones de los vehículos en función de su categoría de emisión. Por este motivo, la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 3 de abril de 2014, establece que los Estados miembros deben estar en condiciones de permitir este método de inspección, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación.

Por su parte, en el ámbito nacional, la inspección técnica de vehículos está regulada por dos normas reglamentarias, que establecen por separado las características de la inspección y por otro el régimen aplicable y los requisitos que deben cumplir las estaciones encargadas de la ejecución material de la inspección. Dichas normas son el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Con la finalidad de evitar la dispersión normativa derivada de este hecho, y evitar posibles duplicidades entre ambas normas, este real decreto deroga los dos anteriores y establece un marco único por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Con base en todo ello, y en cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado de adhesión de España a la Unión Europea, así como de lo dispuesto en el artículo 23.1 de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, es preciso dictar las disposiciones nacionales que adapten la legislación española a las previsiones contenidas en la mencionada directiva.

Por tanto, este real decreto tiene por objeto la trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE, y la refundición de los Reales Decretos 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Asimismo, en relación con el reconocimiento de certificados de inspecciones técnicas periódicas emitidos por otros Estados Miembros, en el caso de cambio de titularidad, también resulta necesaria la transposición de lo dispuesto en los apartados 1, 4 y 5 del artículo 1 de la Directiva 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos.

En relación con las inspecciones técnicas, el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, establece, en el apartado 1.5 del anexo XII, el requisito de inspección previa para la emisión de duplicados de las tarjetas de inspección técnica (ITV). Considerando que, si el vehículo del solicitante se encuentra dentro del periodo de validez de la inspección periódica, la realización de una nueva inspección resulta innecesaria y gravosa para el solicitante, y dando respuesta así a la solicitud efectuada por el Defensor del Pueblo para la eliminación del mencionado requisito, procede la modificación del citado anexo, y en consecuencia la del artículo 30 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Adicionalmente, el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, eliminó la necesidad de la autorización administrativa previa a la comercialización de las bicicletas y otros ciclos, enumerándose, en su anexo IV, las normas técnicas que dichos vehículos deberían satisfacer. Dichas normas han sido adaptadas al progreso técnico y su denominación ha variado, por lo que, consecuentemente, el anexo citado ha de sustituirse y actualizarse haciendo referencia a las nuevas normas.

Este real decreto ha sido sometido a información de los sectores afectados, se ha consultado a las Comunidades Autónomas y ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo

8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

Esta disposición se dicta al amparo de lo establecido en los artículos 149.1.13.ª y 149.1.21.ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Economía, Industria y Competitividad y del Interior, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de octubre de 2017,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Objeto, ámbito de aplicación, definiciones y disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto establece los requisitos mínimos del régimen de inspecciones técnicas de los vehículos que se empleen para circular por la vía pública.

Asimismo, determina los requisitos y obligaciones mínimas que deben cumplir las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos únicamente de la aplicación de este real decreto, se entenderá por:

a) «Vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.

b) «Vehículo de motor», todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.

c) «Vehículos de dos o tres ruedas», todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadriciclos.

d) «Vehículo histórico o de interés histórico», todo vehículo que haya sido catalogado como histórico por una administración competente.

e) «Inspección técnica de vehículos o inspección ITV», inspección de conformidad con el anexo I encaminada a la comprobación que un vehículo es apto para su utilización en la vía pública por ser conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias.

f) «Órgano de supervisión»: un órgano o conjunto de órganos que es responsable de la supervisión de las estaciones ITV o centros de inspección técnica.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto se aplica a todas las estaciones ITV según se definen en el artículo 2 y a la inspección técnica de los vehículos matriculados o que vayan a ser matriculados en España, incluidos los vehículos pertenecientes a los organismos públicos, cualquiera que sea su categoría y funciones, sea dicha inspección preceptiva o voluntaria.

Se entiende por categoría de un vehículo la que le corresponda por homologación según las definiciones establecidas en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento europeo y del Consejo de 18 de marzo de 2002 relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de, 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE y 2007/46, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos. En lo no dispuesto en ellas, se considerará lo establecido en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y

sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

En todos los casos, la categoría del vehículo se obtendrá del apartado previsto a tal efecto en su tarjeta ITV, según se indica en el anexo XII del citado Real Decreto 750/2010, de 4 de junio. Si ello no fuera posible, a efectos de la inspección técnica, se considerará encuadrado en la categoría que le corresponda en el momento de la inspección.

Artículo 4. *Disposiciones generales.*

1. Los vehículos matriculados o que vayan a ser matriculados en España, para poder circular por las vías públicas, deberán someterse a inspección técnica en una estación ITV en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en este real decreto.

2. El titular o arrendatario a largo plazo del vehículo deberá someterlo a las inspecciones técnicas que le sean exigibles según lo establecido en el artículo 5.

3. Las estaciones ITV deberán estar habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma donde estén radicadas, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 21. Cada comunidad autónoma asignará a las estaciones ITV que haya habilitado en su territorio un código de identificación, que será empleado en los informes de las inspecciones técnicas que realice, según lo indicado en el artículo 10.

CAPÍTULO II

Disposiciones aplicables a las inspecciones técnicas

Artículo 5. *Tipos de inspecciones técnicas.*

Se distinguen los siguientes tipos de inspecciones técnicas:

1. Inspecciones técnicas periódicas de los vehículos, inspecciones destinadas a la comprobación de la aptitud para circular por la vía pública de los vehículos, en las condiciones, y al menos con la periodicidad establecida en este real decreto.

2. Inspecciones técnicas realizadas con ocasión de la ejecución de reformas, según el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

3. Inspecciones técnicas previas a la matriculación, o realizadas para la expedición de tarjetas ITV, en los casos previstos en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, y sus posibles revisiones.

4. Inspecciones técnicas que sean requeridas al titular o arrendatario a largo plazo del vehículo por cualquiera de los organismos a los que el Reglamento General de Vehículos y demás legislación vigente atribuyen competencias sobre esta materia.

5. Inspecciones técnicas voluntarias solicitadas por los titulares o arrendatarios a largo plazo de los vehículos.

6. Inspecciones técnicas a vehículos accidentados con daños importantes en su estructura o elementos de seguridad, según se dispone en el artículo 6.

7. Inspecciones técnicas como resultado de inspecciones técnicas en carretera, en los supuestos previstos por el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

8. Inspecciones técnicas previas para la calificación de idoneidad de vehículos destinados al transporte escolar y de menores, según lo establecido en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

9. Inspecciones técnicas previstas en el procedimiento de catalogación de vehículos históricos, prescritas en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

10. Inspecciones técnicas establecidas por la legislación de aplicación a los vehículos de transporte de productos alimentarios a temperatura regulada y a los vehículos de transporte de mercancías peligrosas por carretera, cuando estén autorizadas por el órgano competente de la comunidad autónoma.

11. Aquellas otras inspecciones técnicas que se establezcan en la reglamentación vigente o en el pliego de condiciones de la concesión o en la habilitación, a instancias de la comunidad autónoma correspondiente, de acuerdo con ésta.

En los casos de inspecciones técnicas definidas en los apartados dos y tres de este artículo, y en aquellos casos en los que así lo especifique la reglamentación que las prescriba, el solicitante de la inspección dirigirá a la estación ITV en la que ésta vaya a efectuarse un documento que podrá seguir el modelo que figura en el anexo VIII.

Las referencias a las normas contenidas en este artículo, en caso de ser derogadas, se entenderán referidas a las normas que las reemplacen.

Artículo 6. *Fecha y frecuencia de las inspecciones técnicas periódicas.*

1. La inspección técnica periódica de los vehículos deberá efectuarse con la siguiente frecuencia:

Categoría vehículo		Frecuencia de inspección en función de la antigüedad	
L.	L1e: Ciclomotores: vehículos de dos ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h, de cilindrada inferior a igual a 50 cm^3(combustión interna) o potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW (motores eléctricos).	Hasta 3 años: Exento.	De más de 3 años: Bienal.
	Resto L: Vehículos de motor de dos o tres ruedas, gemelas o no, y cuadriciclos, destinados a circular por carretera, así como sus componentes o unidades técnicas.	Hasta 4 años: Exento.	De más de 4 años: Bienal.
M.	M1: vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y de sus equipajes, con un máximo de ocho plazas, excluida la del conductor.	Hasta 4 años: Exento.	De más de 4 años: Bienal. De más de 10 años: Anual.
	M2, M3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje con más de ocho plazas, excluida la del conductor.	Hasta 5 años: Anual.	De más de 5 años: Semestral.
N,O.	N1: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.	Hasta 2 años: Exento.	De 2 a 6 años: Bienal. De 6 a 10 años: Anual. De más de 10 años: Semestral.
	N2,N3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas O2 (excepto caravanas remolcadas de esta categoría),O3,O4: Remolques concebidos y fabricados para el transporte demercancías o de personas, así como para alojar personas.	Hasta 10 años: Anual.	De más de 10 años: Semestral.
	O2 caravanas remolcadas.	Hasta seis años: Exento.	De más de 6 años: Bienal.
T y otros agrícolas.	Tractores de ruedas agrícolas o forestales, con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.	Hasta 4 años: Exento.	De 4 a 16 años: Bienal. De más de 16 años: Anual.
	Resto de tractores de ruedas agrícolas o forestales, maquinas automotrices (excepto las de 1 eje), remolques especiales, maquinas remolcadas y tractocarros.	Hasta 8 años: Exento.	Entre 8 y 16 años: Bienal. De más de 16 años: Anual.
Vehículos especiales destinados a obras y servicios y maquinaria automotriz.	Únicamente aquellos cuya velocidad por construcción sea igual o superior a 25 Km/h.	Hasta 4 años: Exento.	De 4 a 10 años: Bienal. De más de 10 años: Anual.
Estaciones transformadoras móviles y vehículos adaptados para maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.		Hasta 4 años: Exento	De 4 a 6 años: Bienal. De más de 6 años: Anual.

A efectos de la determinación de frecuencia, la antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de primera matriculación o puesta en servicio que conste en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y que podrá ser consignada en el permiso de circulación o documento equivalente.

La citada tabla no será aplicable a los vehículos de las categorías L y M1 destinados al servicio de escuela de conductores, ni a los vehículos de la categoría M1 utilizados como ambulancias y taxis, así como de transporte escolar y de menores. Dichos vehículos se someterán a inspección con las frecuencias siguientes:

a) Vehículos de escuela de conductores de las categorías M1 y L:

Antigüedad:

Hasta dos años: Exento.
De dos a cinco años: Anual.
De más de cinco años: Semestral.

b) Vehículos de la categoría M1 utilizados como ambulancias y taxis, y de transporte escolar y de menores.

Antigüedad:

Hasta cinco años: Anual.
De más de cinco años: Semestral.

2. Los vehículos catalogados como históricos se someterán a inspecciones técnicas periódicas en las condiciones que se establezcan para su catalogación según el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, y al menos con la siguiente frecuencia:

Vehículos catalogados como históricos

Antigüedad	Frecuencia de inspección
Hasta cuarenta años .	Bienal
De cuarenta a cuarenta y cinco años .	Trienal
Más de cuarenta y cinco años .	Cuatrienal

3. En el caso de vehículos mixtos, la frecuencia de inspección aplicable será la correspondiente a la categoría N en la que el vehículo pueda catalogarse.

4. Los vehículos quad se equipararán a los de la categoría L (resto de L, por no corresponder con L1e), de la tabla anterior.

5. El plazo de validez de las inspecciones técnicas periódicas se obtendrá adicionando a la fecha en la que el resultado de la inspección haya sido favorable la frecuencia indicada en este artículo. No obstante, si dicha fecha está comprendida en los 30 días naturales precedentes a la expiración del plazo de validez de la inspección anterior, el plazo de validez se obtendrá adicionando la frecuencia correspondiente a la citada fecha de expiración.

6. Las inspecciones técnicas periódicas podrán efectuarse conjuntamente con cualesquiera de las otras inspecciones establecidas en el artículo 5 siempre que se efectúen todas las mediciones y comprobaciones establecidas para la inspección periódica. Las inspecciones voluntarias podrán ser consideradas como periódicas siempre que se efectúen todas las mediciones y comprobaciones exigidas para estas inspecciones.

7. Se podrá exigir que un vehículo se someta a inspección antes de la fecha indicada en los apartados anteriores en los casos siguientes:

a) Tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, o al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos, deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.

El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que realice el informe y atestado, será quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio, después de la preceptiva reparación, comunicándolo tanto al interesado como a la Dirección General de Tráfico. Recibida dicha comunicación, la Dirección General de Tráfico dictará resolución imponiendo, en su caso, la inspección extraordinaria al vehículo.

b) Cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados, siguiendo lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

c) Cuando cualquiera de los organismos a los que la normativa vigente atribuye competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor tenga fundada sospecha de que por no reunir el vehículo las condiciones técnicas exigibles para permitir su circulación, se pueda poner en peligro la seguridad vial. En estos casos, la inspección se limitará al elemento o conjunto que se suponga defectuoso. A petición del interesado, será

válida como inspección periódica siempre que se efectúen todas las mediciones y comprobaciones exigidas para estas inspecciones.

d) En los casos en que el vehículo, por cambio de uso, servicio, dedicación o destino, se viera obligado a una frecuencia de inspección más severa o se produjera alguna modificación técnica del vehículo, deberá realizarse una inspección, anotándose en la tarjeta ITV el nuevo destino y la nueva fecha de inspección correspondiente a la nueva periodicidad.

Si el cambio de uso, servicio, dedicación o destino del vehículo tiene lugar antes del vencimiento del primer plazo de inspección, y no implica ninguna modificación técnica del vehículo, sólo se realizará la anotación pertinente en la tarjeta ITV, anotándose como plazo de la primera inspección la que le correspondería a la situación más severa de las dos. En el caso de vehículos de turismo, no serán necesarias tales anotaciones si el fabricante las incluye en el apartado observaciones de la tarjeta ITV.

En los supuestos contemplados en las letras b) y c) anteriores, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo, podrán ordenar su traslado hasta la estación ITV que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a treinta kilómetros. No obstante, cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo, no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer. El conductor del vehículo así requerido estará obligado a conducirlo, acompañado por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, hasta la estación ITV, así como a facilitar las operaciones de inspección y verificación del vehículo, haciéndose cargo de los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción y, en caso contrario, de la Administración actuante.

Cuando una estación ITV reciba un requerimiento de control a un vehículo, por parte de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, realizarán las verificaciones pertinentes, en las condiciones establecidas en este real decreto con la máxima diligencia con el fin de no perturbar la actuación de vigilancia del tráfico ejercitada por los agentes.

8. Los tractocamiones y los semirremolques podrán ser inspeccionados conjunta o separadamente.

9. En los casos de incumplimiento de lo establecido en materia de inspecciones en el artículo 4 y en este mismo artículo, y sin perjuicio de la denuncia que habrán de formular por las infracciones correspondientes, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas concederán al titular o arrendatario a largo plazo del vehículo un plazo de 10 días para someter al mismo a inspección técnica. Trascurrido el plazo indicado sin que se hubiera acreditado la presentación del mismo a la citada inspección, la Jefatura de Tráfico iniciará el procedimiento para acordar la baja de oficio del vehículo.

Artículo 7. *Lugar de realización las inspecciones técnicas.*

1. Las inspecciones técnicas de vehículos se efectuarán, con carácter general, en una estación ITV debidamente habilitada.

2. En los casos de vehículos en los que por sus especiales características no sea posible el paso por una línea de inspección o cuando así lo contemple la legislación específica, las inspecciones técnicas podrán efectuarse fuera de una estación ITV, en las condiciones que determine el órgano competente de la comunidad autónoma, de acuerdo con lo establecido en el anexo III.

3. La inspección previa a la matriculación y la periódica que corresponde a los vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Parque Móvil del Estado y Cuerpos de Policía dependientes de las comunidades autónomas se podrá llevar a cabo por los propios organismos encargados de su mantenimiento y su utilización, con arreglo a las normas que se dicten en forma de Orden del titular del Ministerio de Ministro de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales, a propuesta de los Ministros interesados, en concordancia con este real decreto y teniendo en cuenta las técnicas contenidas en el anexo I y en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV previsto en el artículo 8.

4. Los vehículos destinados al servicio contra incendios de los aeropuertos y helipuertos competencia del Ministerio de Fomento estarán exentos de inspección periódica siempre que su uso en vías públicas este restringido a las intervenciones en casos de emergencia, desplazamientos a talleres cercanos para labores de mantenimiento o bien para repostajes de combustible en la gasolinera más cercana al aeropuerto. Dichos vehículos se someterán a las inspecciones técnicas que prescriban las normas de seguridad propias de su uso aeroportuario.

5. En las islas pequeñas, con menos de 5.000 habitantes y no unidas a otras partes del territorio mediante puentes o túneles viarios, cuando no exista una estación ITV, la inspección técnica podrá efectuarse utilizando cualquier otro medio expresamente autorizado a tal fin por el órgano competente de la correspondiente comunidad autónoma.

Artículo 8. *Objeto de la inspección y métodos aplicados.*

1. Las inspecciones técnicas periódicas abarcarán los sistemas y componentes del vehículo que se indican en el anexo I.

La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes del vehículo corresponden a las características de seguridad y medioambientales exigidas que estaban vigentes en el momento de su homologación, o en su caso, en el momento de su adaptación.

Dicho anexo I constituye una lista no exhaustiva de defectos, por lo que se desarrollará con base en las especificaciones que deben satisfacer todos los elementos inspeccionados, según el presente Real Decreto y la reglamentación que sea de aplicación, caso por caso y de forma particularizada en función de la categoría del vehículo, su uso o servicio y demás especificidades establecidas en la reglamentación, a través del manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV. Dicho manual detallará los métodos de inspección establecidos en el anexo I, de forma que constituyan un verdadero procedimiento armonizado de inspección en todo el territorio nacional.

El manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV estará disponible para consulta pública en todas las estaciones ITV, y de forma electrónica en el sitio web del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

2. Todas las inspecciones técnicas previstas en el artículo 5, se realizarán según los procedimientos detallados en el manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV. La especificación detallada de los elementos, métodos de inspección y calificación de defectos se establecerá, para cada tipo de inspección, según la reglamentación que las prescriba en el citado manual, tomando como base lo especificado en el anexo I. Para determinar el resultado de las inspecciones técnicas, se empleará la lista detallada de defectos contenida en el manual procedimiento de inspección de estaciones ITV.

3. Será condición previa a la realización de cualquier inspección técnica la acreditación del seguro obligatorio del vehículo según lo establecido en el artículo 78.2 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.

4. Las inspecciones técnicas se llevarán a cabo sin usar herramientas para el desmontaje o retirada de ningún componente del vehículo, salvo que sea imprescindible para acceder a la conexión de una herramienta que permita el acceso a la lectura de los parámetros del vehículo, en las condiciones establecidas por el fabricante del mismo.

5. El anexo I y su desarrollo a través del manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV serán actualizados cuando varíen los criterios técnicos de inspección, tanto de carácter nacional como europeo o internacional en esta materia.

Artículo 9. *Calificación de los defectos y resultado de la inspección técnica.*

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, el anexo I y su posterior desarrollo en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV ofrecen una lista de posibles defectos, junto con su nivel de gravedad.

2. Los defectos detectados durante las inspecciones técnicas de los vehículos se calificarán de la siguiente forma:

a) Defectos leves (DL): Defectos que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo o sobre el medio ambiente.

b) Defectos graves (DG): Defectos que disminuyen las condiciones de seguridad del vehículo o ponen en riesgo a otros usuarios de las vías públicas o que pueden tener un impacto sobre el medio ambiente.

c) Defectos muy graves (DMG): Defectos que constituyen un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial o tienen un impacto sobre el medio ambiente.

3. Cuando se presenten varios defectos en el mismo elemento inspeccionado de un vehículo, de los que se indican en el anexo I y el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si puede demostrarse que el efecto combinado de dichos defectos constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

4. Cuando en una inspección técnica no se detecten defectos o sólo se detecten defectos clasificados leves, el resultado de la inspección técnica será favorable.

Si en una inspección técnica se detectase algún defecto clasificado como grave el resultado de la inspección técnica será desfavorable.

Si en una inspección técnica se detectase algún defecto clasificado como muy grave, el resultado de la inspección técnica será negativo.

Artículo 10. *Informe de inspección.*

1. En todos los casos en que un vehículo sea inspeccionado se emitirá un informe de inspección técnica, que deberá ser firmado por el director técnico de la estación ITV o por la persona en quien haya delegado, previa autorización del órgano competente de la comunidad autónoma. Dicho informe tendrá la consideración de certificado de inspección técnica.

En los casos en que el informe adopte la forma de documento electrónico, podrá ser firmado mediante firma electrónica avanzada basada en un certificado reconocido, según se establece en el artículo 3 de la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica, correspondiente a la misma persona que se especifica en el párrafo anterior.

2. A los efectos de informar a la persona que presente el vehículo a inspección dicho informe detallará los defectos detectados en el vehículo, y el resultado de la inspección. Con objeto de garantizar la necesaria homogeneidad que permita el análisis de los resultados de las inspecciones, los informes de inspección estarán unificados en todo el territorio español y seguirán el modelo y las instrucciones para su cumplimentación que figuran en el anexo II.

3. Las estaciones ITV facilitarán una copia impresa del informe de la inspección a la persona que haya presentado el vehículo a inspección, una vez firmado, tal como se establece en el apartado anterior. El informe de la última inspección efectuada al vehículo podrá ser requerido por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

Adicionalmente podrán entregarse los distintivos ambientales acreditativos del nivel de emisiones del vehículo, en aquellos casos en que modificaciones de naturaleza técnica hayan podido variar la clasificación ambiental inicial del vehículo inspeccionado.

4. El informe de inspección, será conservado por la estación ITV durante al menos cinco años.

5. Las comunidades autónomas deberán habilitar un procedimiento para modificar el resultado de una inspección ITV cuando su resultado sea manifiestamente incorrecto. En todo caso, dicho procedimiento deberá poderse iniciar bien de oficio por el órgano competente de la comunidad autónoma en el marco de sus actuaciones de inspección y control o bien a solicitud de persona interesada. La resolución del citado procedimiento deberá especificar las incorrecciones observadas en la inspección y obligará a la estación ITV que las cometió a subsanarlas y a emitir un nuevo informe de inspección sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, corresponda imponer.

6. El resultado de la inspección técnica se hará constar, por la entidad que la efectúe, en la tarjeta ITV o certificado de características, según lo establecido en el artículo 18.

7. El resultado de las inspecciones será comunicado por la estación ITV que las efectúe por vía electrónica, en el día de la inspección, al Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, previsto en el artículo 2.1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, devengando, en su caso, la tasa correspondiente.

8. A efectos de comprobación del kilometraje, cuando el cuentakilómetros esté instalado normalmente, la información de las inspecciones técnicas anteriores se pondrá a disposición de los inspectores tan pronto como se disponga de ella en forma electrónica. En los casos en que se observe incoherencia de los datos, si se aprecia que existe manipulación de un cuentakilómetros a fin de reducir o representar inadecuadamente el registro de distancias de un vehículo, se comunicará esta circunstancia a la autoridad competente en materia de metrología de la comunidad autónoma en la que se efectúa la inspección.

Artículo 11. *Seguimiento de los defectos.*

1. Los defectos calificados como leves son defectos que deberán repararse en un plazo máximo de dos meses. No exigen una nueva inspección para comprobar que han sido subsanados, salvo que el vehículo tenga que volver a ser inspeccionado por haber sido la inspección desfavorable o negativa.

2. Los defectos calificados como graves son defectos que inhabilitan al vehículo para circular por las vías públicas excepto para su traslado al taller o, en su caso, para la regularización de su situación y vuelta a una Estación ITV para nueva inspección en un plazo no superior a dos meses, contados desde la primera inspección técnica desfavorable.

3. Los defectos calificados como muy graves son defectos que inhabilitan al vehículo para circular por las vías públicas. En este supuesto, el traslado del vehículo desde la estación hasta su destino se realizará por medios ajenos al propio vehículo. Una vez subsanados los defectos, se deberá presentar el vehículo a inspección en un plazo no superior a dos meses, contados desde la primera inspección negativa.

4. Si el vehículo se presentase a la segunda inspección técnica fuera del plazo concedido para su reparación, deberá realizarse una inspección técnica completa del vehículo, sin perjuicio de las posibles sanciones que pudieran imponerse.

5. Todo supuesto de inhabilitación para circular, consecuencia de la calificación de defectos en una inspección técnica, se inscribirá por medios electrónicos en el registro de vehículos.

6. En el caso de defectos calificados como graves o muy graves, una vez subsanados, deberán someterse a inspección los elementos defectuosos. Si durante la inspección para la verificación de la subsanación de defectos se detectasen otros según lo establecido en el manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV, éstos determinarán igualmente el resultado de la inspección, en función de su calificación.

7. En todos los casos los defectos observados en la inspección, así como su calificación, deberán figurar en el informe de inspección.

8. Existe libertad de elección de la estación ITV para efectuar tanto la primera inspección técnica como las inspecciones sucesivas tras la subsanación de defectos.

Artículo 12. *Prueba de inspección.*

1. Los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica periódica deberán colocar el correspondiente distintivo V-19 conforme a lo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, que será entregado por la estación de ITV y tendrá la consideración de prueba de inspección.

2. Los agentes de la autoridad encargados del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, así como el resto de administraciones con competencia en materia de inspección técnica, verificarán la vigencia de la inspección técnica periódica de los vehículos a través de los datos obrantes en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, o alternativamente del informe de inspección o de la tarjeta ITV o certificado de características del vehículo.

3. En aplicación de los establecido en la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE, en caso de que un vehículo originario de otro Estado miembro se matriculase en España, siempre y cuando esté incluido en el ámbito de aplicación definido en el artículo 2 de la citada directiva, y únicamente en relación con las inspecciones técnicas periódicas, se

reconocerá el certificado de inspección técnica expedido por otro Estado miembro, siempre que dicho certificado sea válido en el marco de las frecuencias establecidas para dicho vehículo en este real decreto. En caso de duda, se podrá verificar el certificado de inspección antes de reconocer su validez.

4. El reconocimiento establecido en el párrafo anterior se aplicará también en caso de cambio de titularidad del vehículo.

CAPÍTULO III

Disposiciones aplicables a las estaciones ITV

Artículo 13. *Instalaciones y equipos de inspección.*

1. Las instalaciones y los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos cumplirán los requisitos técnicos mínimos previstos en el anexo III.

2. Las estaciones ITV mantendrán sus instalaciones y equipos de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por los respectivos fabricantes.

3. Los equipos utilizados para las mediciones se calibrarán periódicamente de acuerdo con el anexo III, y se someterán a las verificaciones metrológicas que correspondan, de acuerdo con lo establecido en la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

Artículo 14. *Requisitos de las estaciones ITV.*

1. La ejecución material de las inspecciones técnicas será realizada en estaciones ITV, de acuerdo con el modelo de gestión que establezca la comunidad autónoma en ejercicio de sus competencias.

Dicha ejecución material podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas, en régimen de concesión administrativa o autorización.

2. Las estaciones ITV cumplirán los requisitos establecidos en el anexo IV de este real decreto.

3. Las estaciones ITV estarán acreditadas conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 como organismo de inspección de tercera parte en la inspección técnica de vehículos, realizada por la Entidad Nacional de Acreditación, de conformidad con los requisitos especificados en este real decreto.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, y del régimen de incompatibilidades que pueda establecer el órgano competente para organizar las funciones y servicios de inspección técnica, la estación ITV no podrá formar parte de entidades legales ni tener vinculación con entidades legales separadas, cuya actividad sea:

a) Transporte por carretera.

b) Comercio de vehículos automóviles.

5. En las estaciones ITV podrán realizarse las siguientes actuaciones:

a) Inspecciones técnicas de vehículos de los tipos especificados en el artículo 5.

b) Pesaje de vehículos.

c) Verificaciones periódicas y después de reparación o de modificación de taxímetros cuando la estación ITV actúe como organismo autorizado de verificación metrológica.

d) Revisiones periódicas de los tacógrafos en aquellas estaciones ITV que actúen como talleres o centros técnicos autorizados para efectuar dichas revisiones.

Las estaciones ITV estarán en disposición de realizar por sus propios medios las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos, inspecciones técnicas y pesajes voluntarios solicitadas por los titulares o arrendatarios a largo plazo de los vehículos, pesaje de vehículos a instancia de los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y otras inspecciones técnicas que se establezcan en el pliego de condiciones de la concesión o en la autorización, a instancias de la comunidad autónoma correspondiente. Excepcionalmente, el órgano competente, en disposiciones que dicte al efecto, podrá establecer la exención de disponibilidad para determinadas inspecciones técnicas de las relacionadas en el párrafo anterior en estaciones ITV concretas.

Igualmente, podrán exigirse otras inspecciones técnicas de vehículos que se determinen reglamentariamente, para lo que será necesaria la preceptiva habilitación, así como disponer de los medios adecuados.

6. Los informes de las inspecciones, la cumplimentación de las tarjetas ITV y certificados de características, la anotación de las inspecciones técnicas y las reformas según Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, y cuantas operaciones afecten al servicio de inspección deberán ser supervisadas y controladas por el órgano competente de la comunidad autónoma.

7. Las estaciones ITV estarán sometidas al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) En la estación ITV no podrán hacerse trabajos de reparación, transformación o mantenimiento de vehículos.

b) La estación ITV fijará su horario de atención al público de conformidad con los criterios que al efecto establezca la comunidad autónoma. Tanto el horario inicial como toda modificación del mismo, seguirán los criterios fijados por el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente.

c) Cada estación ITV deberá tener a disposición de los usuarios las condiciones en las que realiza las inspecciones técnicas, incluyendo las tarifas desglosadas en sus diversos conceptos.

d) La estación ITV deberá ser imparcial e independiente en cuanto a las condiciones en las que se realiza la inspección.

e) La estación ITV deberá suscribir pólizas de responsabilidad civil, avales u otras garantías financieras equivalentes, que cubran los riesgos de su responsabilidad, respecto a daños materiales y personales a terceros, por una cuantía mínima de 300.500 euros por línea de inspección, sin que la cuantía de la póliza limite dicha responsabilidad. No obstante, las Comunidades autónomas, en el ejercicio de sus competencias, podrán determinar otras cuantías que respeten el mínimo anterior.

Artículo 15. *Registro de estaciones ITV.*

1. A los efectos de cumplir con las obligaciones derivadas de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, en relación con el seguimiento de las inspecciones técnicas y de lo previsto en el artículo 22, para la supervisión de las estaciones ITV, se mantendrá un registro de estaciones ITV que integre la información relativa a la actividad de inspección de las estaciones ITV de todas las comunidades autónomas, que adoptará medios electrónicos para su funcionamiento, y estará adscrito al Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, a través del órgano directivo competente en materia de industria. Dicho registro tendrá como finalidad poner a disposición de todas las administraciones públicas, usuarios y público en general, de forma integrada, la información de las estaciones ITV.

2. El registro de estaciones ITV contendrá, al menos, los siguientes datos de las estaciones ITV habilitadas en las distintas comunidades autónomas.

a) Razón social.

b) Código de estación: Número que asigna la comunidad autónoma a la estación. Los dos primeros dígitos identificarán a la provincia, y el resto se asignará a criterio de la correspondiente comunidad autónoma.

c) Régimen en el que se presta el servicio: Pública gestión directa/privada/concesión/mixta,etc.

d) Fecha de habilitación.

e) Fecha de expiración de la concesión.

f) Fecha de suspensión de habilitación.

g) Fecha de fin de suspensión.

h) Comunidad autónoma.

i) Provincia.

j) Municipio.

k) Dirección postal.

l) Código postal.

m) Número de líneas para vehículos ligeros.

n) Número de líneas para vehículos pesados.
o) Número de líneas universales.
p) Número de líneas para vehículos especiales.
q) Número de unidades móviles.
r) Exenta acreditación: (s/n).
s) Número de acreditación.
t) Régimen tarifario: Libre, regulado, fijado por la administración, etc.
u) Tarifas vigentes por categoría de vehículo y/o tipo de inspección técnica.
v) Tipos de inspección que efectúa.
w) Datos de inspección.

3. Las altas y bajas y modificación de datos de estaciones ITV podrán ser efectuadas exclusivamente por las comunidades autónomas que habiliten o tengan conocimiento del cese o modificación de la actividad de una estación.

4. La información básica definida en los epígrafes a) hasta t) anteriores tendrá carácter público.

5. Los datos sobre tarifas y datos de inspección serán comunicados al registro por cada estación ITV a través de la remisión de los informes de inspección previstos en el artículo 10.

6. La utilización conjunta y desarrollo del Registro se efectuará de manera coordinada con los órganos competentes de las comunidades autónomas mediante acuerdos de la Conferencia Sectorial de Industria y de la PYME.

Artículo 16. *Señalización de las estaciones ITV.*

Para facilitar la identificación de la estación ITV en todo el territorio español por parte de los conductores de los vehículos todas ellas ostentarán, en lugar bien visible, la señal de servicio ITV que aparece en el anexo V.

Artículo 17. *Elección de estación ITV para la inspección técnica de vehículos.*

Todo usuario de un vehículo matriculado en España o que vaya ser matriculado en España elegirá libremente la estación ITV del territorio nacional donde desee realizar la inspección técnica de vehículos, cualquiera que sea el tipo de inspección.

Artículo 18. *Cumplimentación de las tarjetas ITV.*

1. El resultado de la inspección técnica, así como la fecha en que haya tenido lugar, número de informe de inspección y fecha hasta la que es válida dicha inspección, serán anotados en el apartado correspondiente de la tarjeta ITV, o certificado de características. En el caso de tarjetas ITV en soporte papel, esta anotación será validada mediante la firma del director técnico de la estación ITV o por la persona en quien haya delegado, previa autorización del órgano competente de la comunidad autónoma tal como se establece en el artículo 10.1, añadiéndose en los campos reservados al efecto:

a) El sello de la estación ITV.
b) El número de orden de la estación ITV asignado de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.

En el caso de tarjetas ITV en formato electrónico, la estación ITV podrá facilitar a efectos de información al usuario una copia impresa de la tarjeta ITV actualizada tras la inspección, firmada mediante firma electrónica avanzada basada en un certificado reconocido, según se establece en el artículo 3 de la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, correspondiente al director técnico de la estación ITV o por la persona en quien haya delegado, previa autorización del órgano competente de la comunidad autónoma.

2. La tarjeta ITV contendrá las características técnicas del vehículo de conformidad con lo establecido en el artículo 12 del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Las características indicadas en la tarjeta ITV o certificado de características serán utilizadas en la identificación del vehículo en la inspección técnica.

Alternativamente podrán emplearse los datos que figuran del vehículo en el Registro de vehículos.

Artículo 19. *Tarifas de inspección.*

1. El régimen tarifario de las inspecciones técnicas será establecido por la comunidad autónoma.

2. El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, a partir de los datos obrantes en el registro de estaciones ITV previsto en el artículo 15, publicará periódicamente los precios comunicados por las estaciones de ITV, con la finalidad de facilitar la libre elección de estaciones ITV por los consumidores.

Artículo 20. *Inspectores y directores técnicos.*

1. Las inspecciones técnicas de vehículos las realizarán inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación establecidos en el anexo VI.

2. Cada estación de ITV deberá disponer de un director técnico que será el responsable de garantizar que las inspecciones se efectúan conforme a los procedimientos y requisitos previstos en este real decreto, así como en la normativa que prescriba cada tipo de inspección. El director técnico tendrá la capacitación técnica necesaria para desempeñar las funciones atribuidas en el anexo VI. El director técnico deberá pertenecer a la plantilla de la estación ITV.

3. El adiestramiento del personal se realizará en los departamentos de formación propios de la empresa que gestiona la estación ITV o en otros centros de formación. En ambos casos el departamento o centro de formación debe ser aprobado para tal fin por el órgano competente de la comunidad autónoma donde esté radicado, para lo que comprobará que el contenido del programa de adiestramiento inicial y de su actualización permite mantener y actualizar los conocimientos y las habilidades necesarias de los inspectores sobre los temas establecidos en el punto 2, letra a), incisos i) a vii) del anexo VI. Además, examinará el currículo del profesorado y los medios didácticos de que dispone el centro para impartir la formación, así como cualquier otro requisito que el citado órgano competente establezca.

4. Cada estación de ITV debe emitir un certificado a los inspectores autorizados para realizar inspecciones técnicas que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación. Dicho certificado contendrá, como mínimo, la información indicada el anexo VI.I.5.

5. Los directores técnicos y los inspectores no podrán tener ningún conflicto de interés con su actividad, debiendo mantener en todo momento su imparcialidad y objetividad.

Artículo 21. *Habilitación de estaciones ITV.*

1. Las estaciones ITV deberán ser habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén radicadas, previamente al inicio de su actividad, y de conformidad con el modelo de gestión que dicho órgano haya establecido.

Para ello, el citado órgano deberá verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto. Ninguna estación ITV podrá ejercer su actividad sin disponer de la correspondiente habilitación en vigor. Cuando la ejecución material de las inspecciones técnicas sea realizada directamente por una Administración competente, con su propio personal, ésta podrá eximir del requisito de habilitación a la estación ITV.

2. El cumplimiento de las obligaciones y los requisitos para las estaciones ITV establecidos en este real decreto debe mantenerse en todo momento. Cualquier variación en las condiciones que dieron lugar a la habilitación establecida en el apartado anterior debe comunicarse, por parte del titular de la estación ITV, al órgano que la otorgó, quien deberá comprobar que siguen cumpliéndose dichas obligaciones y requisitos y en caso contrario, iniciará los correspondientes procedimientos para suspender o retirar la habilitación de la estación ITV, según corresponda y de acuerdo con el modelo de gestión que haya establecido.

Artículo 22. *Supervisión y control de las estaciones ITV.*

1. Las estaciones ITV estarán sometidas a la supervisión y control del órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén situadas.

2. En lo que se refiere específicamente a la supervisión de la actividad de inspección técnica de vehículos, el órgano de supervisión podrá dar por cumplido este requisito de las siguientes formas:

a) En el caso de las estaciones ITV acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación según la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 como entidad de inspección de tercera parte, la evaluación de la actividad podrá efectuarse según los procedimientos de mantenimiento de la acreditación conforme a la citada norma, sin perjuicio de otros procedimientos complementarios de control que pueda establecer el órgano competente de la comunidad autónoma, en el ejercicio de sus competencias.

b) En el caso de las estaciones ITV en las que la ejecución material de las inspecciones técnicas sea realizada directamente por una Administración, con su propio personal, la supervisión de la actividad podrá efectuarse según alguno de los siguientes métodos:

i. Por la propia Administración, según los procedimientos que ésta designe, que deberán ser comunicados a los interesados.

ii. Por un órgano distinto a la Administración, cumpliendo lo especificado en el anexo VII.

Los resultados de las auditorías serán remitidos por el titular de la estación ITV auditada, al órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma en la que esté situada.

3. En su caso, cualquier incumplimiento en las condiciones de acreditación que den lugar a su suspensión o retirada deberá comunicarse expresamente, por la Entidad Nacional de Acreditación, al órgano competente de la comunidad autónoma en la que la estación ITV esté situada.

4. En cualquiera de los casos, para efectuar la supervisión de la actividad de las estaciones ITV, los órganos competentes de las comunidades autónomas elaborarán estudios estadísticos de los resultados de cada estación ITV y se someterán a comparación con los datos de otras estaciones, como mínimo, de acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo VII.

5. Las comunidades autónomas, en el ejercicio de sus competencias, establecerán procedimientos de verificación para aquellos requisitos de orden administrativo, arquitectónico y de ordenación del tráfico prescritos en el anexo IV. Igualmente podrán establecer procedimientos reglados de supervisión y control adicionales para la comprobación por la misma de los requisitos que sean exigibles a las estaciones ITV, siempre que no impidan alcanzar los fines perseguidos por este real decreto.

Dichos procedimientos, incluirán la obligación de justificación, por parte de las estaciones ITV ante el órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén situadas, de desviaciones superiores a los límites establecidos en los indicadores definidos en el anexo VII. Las desviaciones no justificadas constituirán un criterio de control prioritario de las estaciones ITV en que se presenten.

Artículo 23. *Suspensión temporal y retirada de la habilitación.*

1. La habilitación de las estaciones ITV tendrá la validez y eficacia prevista en este real decreto, siempre que se mantengan las condiciones de su otorgamiento con las posibles modificaciones que no afecten al cumplimiento de los requisitos, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados siguientes.

En el caso de las estaciones acreditadas, cualquier suspensión o retirada de la acreditación supondrá de forma automática la suspensión o retirada de la habilitación, a través del correspondiente procedimiento administrativo.

2. Durante la tramitación de los procedimientos sancionadores, de retirada de la habilitación o de inspección podrá adoptarse por la Administración Pública competente, previa audiencia del interesado, la medida de suspensión de la eficacia de la habilitación, cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

a) El incumplimiento reiterado de las instrucciones impartidas por la Administración Pública competente.

b) La negativa a admitir las inspecciones o verificaciones previstas en el artículo 22, o la obstrucción a su práctica.

c) La concurrencia de negligencia, mala fe o de circunstancias que así lo motiven apreciadas por el órgano competente.

La suspensión temporal de la habilitación implicará que la estación ITV deje de ejercer su actividad durante el período de vigencia de la misma.

La suspensión finalizará cuando, previa subsanación de las irregularidades observadas por la Administración Pública competente, se dicte resolución al respecto.

3. Las habilitaciones podrán ser retiradas por el incumplimiento de las condiciones técnicas que deben reunir las estaciones ITV, cuando dicho incumplimiento menoscabe gravemente la calidad de los servicios prestados o cuando el incumplimiento se produzca forma reiterada o dilatada en el tiempo.

El procedimiento de retirada de la habilitación se iniciará de oficio por la Autoridad competente. Esta resolución se adoptará previa audiencia del interesado y podrá llevar aparejada la suspensión cautelar de la habilitación. Además, la resolución de retirada podrá prever, dependiendo de la gravedad de las mismas, la imposibilidad de otorgar a la estación ITV una nueva habilitación en un periodo de tiempo de seis meses. La resolución del procedimiento será motivada, previa instrucción del correspondiente procedimiento administrativo y deberá ser adoptada y notificada en el plazo máximo de seis meses.

4. El cese voluntario de la actividad por parte de una estación ITV producirá la extinción de la validez y eficacia de la habilitación, para lo cual deberá comunicar su intención de cesar en la actividad a la Administración Pública que la habilitó como mínimo un mes antes de que éste se haya producido.

CAPÍTULO IV

Cooperación e intercambio de información y régimen sancionador

Artículo 24. *Cooperación administrativa entre Estados miembros.*

La Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa será el punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros de la Unión Europea y la Comisión Europea en lo que respecta a la aplicación de la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014.

Artículo 25. *Sanciones.*

1. Las infracciones de las condiciones establecidas en este real decreto serán sancionadas de acuerdo con lo dispuesto en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, o con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, según corresponda.

2. La incoación de los expedientes sancionadores podrá acordarse como consecuencia de las actuaciones de supervisión y control llevadas a cabo por los órganos competentes de las comunidades autónomas, de acuerdo con el artículo 22.

Disposición transitoria primera. *Régimen de las estaciones ITV habilitadas con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto.*

1. Las estaciones ITV que a la entrada en vigor de este real decreto estuvieran habilitadas en virtud de autorización o concesión continuarán habilitadas por dichos títulos para prestar servicios de inspección técnica de vehículos.

2. Antes de que transcurra un año desde la entrada en vigor de este real decreto, las estaciones ITV deberán adecuar sus instalaciones a las obligaciones y requisitos recogidos en este real decreto, y deberán acreditar ante el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente el cumplimiento de las obligaciones y requisitos aplicables a las estaciones ITV, que se establecen en este real decreto.

3. No obstante lo establecido en el punto anterior, los inspectores en ejercicio antes de la entrada en vigor de este real decreto estarán exentos de los requisitos establecidos en el anexo VI, apartado 1.

Disposición transitoria segunda. *Vehículos catalogados como históricos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto.*

Los vehículos que cuenten con resolución favorable de catalogación como vehículo histórico, dictada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, seguirán teniendo tal consideración, en las condiciones especificadas en la citada resolución.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos; y el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, así como aquellas de igual o menor rango en lo que contradigan o se oponga a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del artículo 1.1 del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.*

Se modifican el artículo 1.1 y 2.3 del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, que quedan redactados de la siguiente forma:

1. Artículo 1.1:

> «1. Los que reúnan todas las condiciones siguientes:
>
> a) Fue fabricado o matriculado por primera vez con una anterioridad de treinta años, como mínimo.
> b) Su tipo específico ha dejado de producirse.
> c) Está en su estado original y no ha sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería.
>
> En todo caso, para que un vehículo pueda, por su antigüedad, ser calificado como histórico, sus piezas constitutivas deberán haber sido fabricadas en el período de producción normal del tipo o variante de que se trate y de sus recambios, con excepción de los elementos fungibles sustituidos por reproducciones o equivalencias efectuadas con posterioridad al período de producción normal, que habrán de hallarse inequívocamente identificadas. Si hubiera habido modificaciones en la estructura o componentes, la consideración de vehículo histórico se determinará en el momento de la catalogación.»

2. Artículo 2.3:

> «3. Inspección técnica, previa a su matriculación, efectuada en una estación de inspección técnica de vehículos.»

Disposición final segunda. *Modificación de los apartados 1 del anexo XI y 1.5 del anexo XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.*

Se modifican los apartados 1 del anexo XI y 1.5 del anexo XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, del siguiente modo:

Uno. El párrafo primero del apartado 1 del anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, queda redactado de la siguiente forma:

> «1. Las Tarjetas ITV a que se refiere el artículo 12 de este real decreto serán de los siguientes tipos y podrán emitirse, a elección del emisor de la misma, en soporte en papel o en soporte electrónico, salvo en el caso de las tarjetas de inspección

técnica tipo B para vehículos de categoría M o N, y tipo BL, que deberán emitirse de forma obligatoria en soporte electrónico.»

Dos. Se modifica el apartado 1.5 del anexo XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, que queda redactado de la siguiente forma:

«1.5 Una vez matriculados los vehículos y en el caso de los vehículos de la categoría O1, puestos en circulación, los duplicados de las tarjetas ITV sólo podrán expedirse, en su caso por la Administración competente, utilizando el modelo A, AT, AR y AL, según corresponda, siempre que exista constancia de que el vehículo está al corriente de la inspección técnica periódica.

Cuando se trate de tarjetas ITV emitidas en soporte electrónico, las sucesivas copias en papel se expedirán por la Dirección General de Tráfico. Dichas copias incluirán en todo caso, cualquier actualización o modificación que sobre sus datos hubieran anotado en el Registro de vehículos las entidades, organismos u autoridades competentes en la materia, conservando en todo caso el modelo de tarjeta expedida por el fabricante del vehículo.»

Disposición final tercera. *Modificación del anexo IV, relación de normas armonizadas de referencia, del Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

El anexo IV del Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se sustituye por el siguiente:

«ANEXO IV

Relación de normas armonizadas de referencia

A efectos del presente real decreto se consideran como normas armonizadas que dan presunción de conformidad, y que serán aplicables en su última versión, las siguientes:

– UNE EN ISO 4210-1:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 1: Términos y definiciones.

– UNE EN ISO 4210-2:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 2: Requisitos para bicicletas de paseo, cadete, de montaña y de carreras.

– UNE EN ISO 4210-3:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 3: Métodos de ensayo comunes.

– UNE EN ISO 4210-4:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 4: Métodos de ensayo de los frenos.

– UNE EN ISO 4210-5:2014. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 5: Métodos de ensayo de la dirección.

– UNE EN ISO 4210-6:2015. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 6: Métodos de ensayo del cuadro y la horquilla.

– UNE EN ISO 4210-7:2015. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 7: Métodos de ensayo de las ruedas y las llantas.

– UNE EN ISO 4210-8:2015. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 8: Métodos de ensayo de los pedales y el sistema de transmisión.

– UNE EN ISO 4210-9:2015. Bicicletas. Requisitos de seguridad de las bicicletas. Parte 9: Métodos de ensayo del sillín y la tija.

– UNE EN ISO 8098:2015. Bicicletas para niños. Requisitos de seguridad y métodos de ensayo.

– UNE EN 14872:2006. Bicicletas. Accesorios para bicicletas. Porta-equipajes.

– UNE-EN 15194:2009. Ciclos. Ciclos con asistencia eléctrica. Bicicletas EPAC.»

Disposición final cuarta. *Modificación del artículo 30 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

El artículo 30 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, pasa a tener el siguiente contenido:

> **«Artículo 30.** *Duplicados y renovaciones del permiso o licencia de circulación.*
>
> 1. El titular de un vehículo cuyo permiso o licencia de circulación hubiese sido objeto de sustracción, deterioro o extravío, podrá solicitar un duplicado. Su expedición determinará por sí sola la anulación del original. En consecuencia, y en caso de recuperación posterior del original, se procederá a su inmediata destrucción.
>
> 2. El titular de un vehículo que hubiera sufrido variación en cualquiera de los datos que consten en el Registro de Vehículos dispondrá de un plazo de 15 días desde que se produjera para comunicarla. En todo caso, se expedirá un nuevo permiso o licencia de circulación si la variación de datos comunicada afectase a los que deban ser consignados en dicho documento.
>
> 3. Los trámites previstos en los apartados anteriores se practicarán ante la sede electrónica de la Dirección General de Tráfico, o en su defecto, en cualquier Jefatura Provincial u Oficina Local de Tráfico en los términos establecidos en el anexo XIII.»

Disposición final quinta. *Título competencial.*

El presente Real Decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 21.ª del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, a excepción de los artículos 14 a 17 y 19, y 21 a 25 en lo referido al desarrollo de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que se dictan al amparo de lo dispuesto en la regla 13.ª del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final sexta. *Desarrollo normativo.*

1. Se habilita a los Ministros de Economía, Industria y Competitividad y del Interior para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

2. Se habilita al Ministro de Economía, Industria y Competitividad para modificar, mediante orden, el contenido técnico de los anexos, con la finalidad de mantenerlos permanentemente adecuados al estado de la técnica y a las normas y criterios europeos e internacionales en la materia.

Disposición final séptima. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, estableciendo los requisitos mínimos para un régimen de inspecciones técnicas periódicas de vehículos utilizados para circular por la vía pública, y lo dispuesto en los apartados 1,4 y 5 del artículo 1 de la Directiva 2014/46/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE, del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos.

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 20 de mayo de 2018.

ANEXO I

Objeto y métodos de inspección recomendados

1. Materias a inspeccionar y calificación de defectos

Este anexo identifica los sistemas y los componentes del vehículo que deben ser inspeccionados y la calificación de los defectos que pueden encontrase durante la inspección.

La inspección cubrirá al menos los aspectos siguientes:

0. Identificación del vehículo.

1. Dispositivos de frenado.

2. Dirección.

3. Visibilidad.

4. Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico.

5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión.

6. Chasis y elementos acoplados al chasis.

7. Otros equipos.

8. Emisiones contaminantes.

9. Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M2 y M3.

El procedimiento de inspección detallado, y particularizado por categoría/uso o destino de los vehículos en lo que proceda, se desarrolla en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV a que hace referencia el artículo 8 de este real decreto, pudiendo establecer el citado documento defectos complementarios a los incluidos en este anexo.

Las «causas de rechazo» no serán aplicables cuando se refieran a requisitos no prescritos en la legislación aplicable a la homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación, de la primera puesta en circulación o de la adaptación.

Todos los puntos enumerados en este anexo deben considerarse de inspección obligatoria, salvo que no sean aplicables al vehículo inspeccionado.

Las deficiencias que no figuran en el presente anexo se evaluarán en términos de los riesgos que representen para la seguridad vial. Las deficiencias que figuran en el anexo, al no ser exhaustivas, podrán ser objeto de desarrollo con el objetivo de hacer particularizaciones y aumentar el grado de especificidad de las mismas.

Sin perjuicio de lo anterior, un vehículo podrá ser rechazado siempre y cuando se presente a inspección en condiciones inadecuadas para la realización del ensayo según el método especificado en este anexo o método equivalente.

2. Métodos de inspección recomendados

Si el diseño del vehículo no permite la aplicación de los métodos de inspección establecidos en el presente anexo, la inspección se llevará a cabo de conformidad con un método equivalente, que deberá figurar como tal en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV.

Que un método de inspección se considere visual significa que, además de visualizar los elementos en cuestión, el Inspector deberá, si procede, palparlos, analizar su ruido o inspeccionarlos de cualquier otra manera apropiada sin la utilización de equipos.

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
0. Identificación del vehículo:					
0.1 Placas de matrícula (si lo precisan los requisitos[1]).	Inspección visual.	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
		b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
		c) No está conforme con la documentación o los registros del vehículo.		X	
		d) Características o emplazamiento no reglamentario.		X	
		e) Ocultación.		X	
0.2 Número de serie o de identificación del chasis del vehículo.	Inspección visual.	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
		b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
		c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		
1. Dispositivos de frenado:					
1.1 Estado mecánico y funcionamiento:					
1.1.1 Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. *Nota:* Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
		b) Desgaste/holguras excesivas.		X	
1.1.2 Estado y carrera del pedal/palanca de mano del dispositivo de frenado	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. *Nota:* Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente.		X	
		b) Retorno del freno inadecuado, Si afecta a su función.	X	X	
		c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	
		d) Desperfectos que impidan su función		X	
1.1.3 Bomba de vacío o compresor y depósitos	Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión.	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos cuatro frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso); al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).		X	X
		b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión o vacío demasiado largo según los requisitos[1].		X	
		c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
		d) Pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
		e) Daño externo o desperfecto que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado. Rendimiento insuficiente del sistema de frenos secundario.		X	X
1.1.4 Indicador de baja presión o manómetro.	Comprobación funcional.	Funcionamiento defectuoso del manómetro o indicador. Baja presión no identificable.	X	X	
1.1.5 Válvula de regulación del freno de mano.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Mando de la válvula roto, dañado o excesivamente desgastado.		X	
		b) Mando de la válvula o válvula en sí inseguros		X	
		c) Conexiones flojas o fugas.		X	
		d) Funcionamiento insatisfactorio.		X	
1.1.6 Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Sujeción incorrecta del trinquete.		X	
		b) Desgaste del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete. Desgaste excesivo.	X	X	
		c) Recorrido excesivo de la palanca, indicio de un ajuste incorrecto.		X	
		d) El accionador falta, está estropeado o inactivo.		X	
		e) Funcionamiento incorrecto, el indicador de aviso señala anomalía.		X	
1.1.7 Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva. Si afecta a su función.		X	X
		b) Descarga excesiva de aceite del compresor.	X		
		c) Válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
		d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico. Si afecta a su función.		X	X
1.1.8 Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos y neumáticos).	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque.	a) Válvula de paso o válvula de cierre automática defectuosa Si afecta a su función.	X	X	
		b) Válvula de paso o válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
		c) Pérdidas excesivas. Si afecta a su función.		X	X
		d) Funcionamiento incorrecto. Afecta al funcionamiento de los frenos.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.1.9 Acumulador o depósito de presión.	Inspección visual.	a) Depósito ligeramente estropeado o ligeramente corroído. Depósito muy estropeado. Corroído o con pérdidas.	X	X	
		b) Funcionamiento del dispositivo de vaciado afectado.		X	
		c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.		X	
1.1.10 Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Sistema de asistencia de frenado defectuoso o ineficaz. Si no funciona.		X	X
		b) Cilindro de mando defectuoso, pero el freno sigue funcionando. Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas.		X	X
		c) Cilindro de mando inseguro, pero el freno sigue funcionando Cilindro de mando inseguro.		X	X
		d) Líquido de frenos insuficiente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos considerablemente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos no visible.	X	X	X
		e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
		f) Testigo del líquido de frenos encendido o defectuoso.	X		
		g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X		
1.1.11 Tubos rígidos de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos). Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).		X	X
		c) Tubos dañados o excesivamente corroídos. Esto afecta al funcionamiento de los frenos por bloqueo o riesgo inminente de pérdidas		X	X
		d) Tubos en posición incorrecta o con fijación incorrecta. Riesgos de daños.	X	X	
1.1.12 Tubos flexibles de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos.		X	
		c) Tubos flexibles o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos). Tubos flexibles o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos)		X	X
		d) Tubos flexibles deformados por la presión. Cable dañado.		X	X
		e) Tubos flexibles porosos.		X	
		f) fijación incorrecta con riesgo de rotura o desprendimiento	X	X	
1.1.13 Guarniciones para frenos.	Inspección visual.	a) Forro o guarnición desgastado (se alcanza la marca mínima). Forro o guarnición desgastado (no es visible la marca mínima).		X	X
		b) Forro o guarnición manchado (aceite, grasa, etc.). Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Ausencia de forro o guarnición o colocación incorrecta.			X
1.1.14 Tambores y discos de los frenos.	Inspección visual.	a) Tambor o disco desgastado. Tambor o disco excesivamente desgastado o rayado, agrietado, inseguro o fracturado.		X	X
		b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.). Afecta al rendimiento del frenado.			X
		c) Ausencia de tambor o disco.			X
		d) Placa de anclaje insegura.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.1.15 Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Cables estropeados, enredados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Componentes excesivamente desgastados o corroídos. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Cables, varillas o juntas inseguras.		X	
		d) Guía de cable defectuosa.		X	
		e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos.		X	
		f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indican un desajuste o un desgaste excesivo.		X	
1.1.16 Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Accionadores agrietados o estropeados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Accionadores con pérdidas. Afecta al rendimiento del frenado.		X	
		c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		d) Corrosión excesiva del accionador. Con riesgo de que se produzcan grietas.		X	X
		e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma. Afecta al rendimiento del frenado (reserva insuficiente para el movimiento).		X	X
		f) Guardapolvo dañado. Ausencia del guardapolvo o daños excesivos en el mismo.	X	X	
1.1.17 Válvula sensora de carga.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Conexión defectuosa.		X	
		b) Conexión ajustada incorrectamente.		X	
		c) Válvula agarrotada o inoperante (el ABS funciona). Válvula agarrotada o inoperante.		X	X
		d) Ausencia de válvula (cuando sea obligatorio).			X
		e) Ausencia de la placa de datos.	X		
		f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos[1].	X		
1.1.18 Ajustadores de tensión automáticos e indicadores.	Inspección visual.	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto.		X	
		b) Ajustador defectuoso.		X	
		c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19 Sistema de deceleración (si está instalado o se exige).	Inspección visual.	a) Conexiones o montaje inseguros. Si afecta a su función.	X	X	
		b) Sistema ausente o claramente defectuoso. Si afecta a su función.		X	
1.1.20 Funcionamiento automático de los frenos de remolque.	Desconexión del acoplamiento entre vehículo tractor y remolque.	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21 Sistema completo de frenado.	Inspección visual.	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroídos, lo que afecta al sistema de frenado. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Pérdida excesiva de aire o anticongelante. Afecta a la función del sistema.	X	X	
		c) Componentes inseguros o montados incorrectamente.		X	
		d) Modificaciones peligrosas de cualquier componente[3] Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
1.1.22 Conexiones para control (si están instaladas o se exigen).	Inspección visual.	a) Faltan.		X	
		b) Estropeadas. Inservibles o con pérdidas.	X	X	
1.1.23 Freno de inercia.	Inspección visual y funcionamiento.	Eficacia insuficiente.		X	
1.2 Rendimiento y eficacia del freno de servicio:					

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.2.1 Rendimiento.	Prueba con frenómetro de rodillos o, si fuera imposible, durante una prueba en carretera; accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.		X	X
		b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.		X	X
		c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	X
		d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.		X	
		e) Fluctuación de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X	
1.2.2 Eficiencia.	Prueba con frenómetro de rodillos o, si no puede utilizarse por razones técnicas, con una prueba en carretera con un decelerómetro a fin de establecer la relación de frenado respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas. Se deben inspeccionar los vehículos o remolques de masa máxima autorizada superior a 3,5 t., de acuerdo con las normas dadas por la ISO 21069 o métodos equivalentes. Las pruebas en carretera deben llevarse a cabo en condiciones secas en una carretera llana y recta.	a) No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes[1]: 1. Vehículos matriculados por primera vez después del 1/1/2012: — Categoría M_1: 58 %. — Categorías M_2 y M_3: 50 %. — Categoría N_1: 50 %. — Categorías N_2 y N_3: 50 %. — Categorías O_2, O_3 y O_4: • para semirremolques: 45 %[2]. • para remolques con barra de tracción: 50 %.		X	
		2. Vehículos matriculados por primera vez antes del 1/1/2012: — Categorías M_1, M_2 y M_3: 50 % [3]. — Categoría N_1: 45 %. — Categorías N_2 y N_3: 43 % [4]. — Categorías O_2, O_3 y O_4: 40 % [5].		X	
		3. Otras categorías: Categorías L (ambos frenos juntos): — Categoría L1e: 42 %. — Categorías L2e, L6e: 40 %. — Categoría L3e: 50 %. — Categoría L4e: 46 %. — Categorías L5e, L7e: 44 %. Categoría L (freno de rueda posterior): Todas las categorías: 25 % de la masa total del vehículo. Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores.		X	X
		b) Existen fuerzas de frenado en ausencia de acción sobre el mando		X	
1.3 Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente):					
1.3.1 Rendimiento.	Si el sistema de frenos secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.1.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.		X	X
		b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de otra rueda del mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.		X	X
		c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
1.3.2 Eficiencia.	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2.	El esfuerzo de frenado es inferior al 50 %[6] del rendimiento del freno de servicio exigido e indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada. Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado.		X	X
1.4 Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento:					
1.4.1 Rendimiento.	Prueba con frenómetro de rodillos.	Frenado inoperante o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta. Se alcanza menos del 50 % de los valores de esfuerzo de frenado indicados en el punto 1.4.2, respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
1.4.2 Eficiencia.	Prueba con frenómetro de rodillos. Si no es posible, entonces mediante prueba en carretera empleando un decelerómetro con indicación o registro del resultado o con el vehículo en una rampa de pendiente conocida.	No se obtiene en todos los vehículos una relación de frenado de al menos un 16 % respecto a la masa máxima autorizada o, en el caso de los vehículos a motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor). Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado.		X	X
1.5 Rendimiento del sistema de deceleración.	Inspección visual y, cuando sea posible, comprobación del funcionamiento del sistema.	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de freno motor).		X	
		b) El sistema no funciona o no existe.		X	
1.6 Sistema antibloqueo de frenos (ABS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
		b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
		c) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		d) Conexiones dañadas.		X	
		e) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
		f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.7 Sistema de frenado electrónico (EBS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
		b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.8 Líquido de frenos.	Inspección visual.	Líquido de frenos insuficiente o contaminado. Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso.		X	X
2. Dirección:					
2.1 Estado mecánico:					
2.1.1 Estado del mecanismo de dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas separadas del suelo o sobre placas giratorias, girar el volante de tope a tope. Inspección visual del funcionamiento de la caja de la dirección.	a) Dureza en el funcionamiento del mecanismo. Afecta a su función.		X	X
		b) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas. Afecta a su función.		X	X
		c) Desgaste excesivo de algún mecanismo. Afecta a su función.		X	X
		d) Holgura excesiva del eje de dirección. Afecta a su función.		X	X
		e) Fugas. Fugas con goteo.	X	X	
2.1.2 Fijación de la caja de dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre las ruedas en el suelo, girar el volante o la barra de dirección a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de la fijación al chasis de la caja de dirección.	a) La fijación de la caja de dirección no es segura. Fijaciones peligrosamente flojas u holgura relativa visible con respecto al chasis/carrocería.		X	X
		b) Orificios de sujeción al chasis ovalados. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
		c) Pernos de sujeción ausentes o rotos. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
		d) Rotura de la caja de dirección. Afecta a la estabilidad o a la fijación de la caja.		X	X
2.1.3 Estado de la articulación del mecanismo de dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas en el suelo, girar el volante a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción.	a) Holgura relativa entre componentes que deberían estar fijos. Holgura excesiva o probabilidad de desconexión.		X	X
		b) Desgaste excesivo en juntas. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		c) Roturas o deformación de cualquier componente. Afecta a su función.		X	X
		d) Ausencia de dispositivos de inmovilización.		X	
		e) Falta de alineación de componentes (por ejemplo biela de arrastre o barra de acoplamiento).		X	
		f) Modificación peligrosa[3]. Afecta a su función.		X	X
		g) Guardapolvo dañado o deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado.	X	X	
		h) Fijación de componentes defectuosa.		X	
		i) El mecanismo del dispositivo de inmovilización no cumple su función. Bloqueo no intencionado del vehículo.	X	X	
2.1.4 Funcionamiento del mecanismo de la dirección	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas en el suelo, girar el volante a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción.	a) El movimiento de la articulación interfiere con alguna parte fija del chasis.		X	
		b) Los topes de la dirección no actúan o no existen.		X	
		c) Defectos de estado de los topes de dirección.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
2.1.5 Dirección asistida.	Comprobar la existencia de fugas y el nivel del depósito de líquido hidráulico (si está a la vista) del sistema de dirección. Con las ruedas en el suelo y con el motor en marcha, comprobar que funciona el sistema de dirección asistida.	a) Fugas de líquido o afecta a sus funciones.		X	
		b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN). Depósito insuficiente.	X	X	
		c) El mecanismo no funciona. Afecta a la dirección.		X	X
		d) El mecanismo está roto o no está sujeto. Afecta a la dirección.		X	X
		e) Componentes no alineados o que tropiezan. Afecta a la dirección.		X	X
		f) Modificación peligrosa[3]. Afecta a la dirección.		X	X
		g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos. Afecta a la dirección.		X	X
		h) Correa destensada.	X		
2.2 Volante, columna y manillar:					
2.2.1 Estado del volante y el manillar.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre el suelo, empujar el volante y tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante/el manillar en diversas direcciones perpendicularmente a la columna/las horquillas. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura relativa entre el volante y la columna que indica falta de firmeza. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		b) Ausencia de elemento de retención en el buje del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		c) Rotura o falta de fijación del buje, el aro o los radios del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
2.2.2 Columna/horquillas de la dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre el suelo, empujar el volante y tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante/el manillar en diversas direcciones perpendicularmente a la columna/las horquillas. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura excesiva de la fijación del volante hacia arriba o hacia abajo.		X	
		b) Holgura excesiva de la parte superior de la columna en sentido radial desde el eje de la columna.		X	
		c) Unión flexible o juntas universales deteriorada.		X	
		d) Fijación defectuosa. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		e) Modificación peligrosa[3].			X
2.3 Holguras de la dirección.	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre las ruedas, el motor, si es posible, funcionando para vehículos con dirección asistida y con las ruedas de dirección en posición recta, girar ligeramente el volante a un lado y a otro todo lo que se pueda sin llegar a mover las ruedas. Inspección visual del movimiento libre.	Holgura excesiva de la dirección (por ejemplo, un punto del aro del volante se mueve más de un quinto del diámetro del volante) o no conforme con las especificaciones[1]. Afecta a la seguridad de la dirección.		X	X
2.4 Alineación de las ruedas [2].	Comprobar la alineación de las ruedas directrices con el equipo adecuado.	Alineación no conforme con los datos o las especificaciones del fabricante del vehículo[1]. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.	X	X	
2.5 Plato giratorio del eje del remolque.	Inspección visual o utilización de un detector especialmente adaptado de holguras de rueda.	a) Componente ligeramente dañado. Componente muy dañado o agrietado.		X	X
		b) Holgura excesiva. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		c) Fijación defectuosa. Afecta gravemente a la fijación.		X	X
2.6 Dirección asistida electrónica (EPS).	Inspección visual y comprobación de la coherencia entre el ángulo del volante y el de las ruedas cuando se enciende o se para el motor, o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) El indicador de anomalías (MIL) del EPS indica anomalías en el sistema.		X	
		b) Incoherencia entre el ángulo del volante y el ángulo de las ruedas. Afecta a la dirección.		X	X
		c) La dirección asistida no funciona.		X	
		d) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
3. Visibilidad:					
3.1 Campo de visión.	Inspección visual desde el asiento del conductor.	Obstrucción del campo visual del conductor que afecta apreciablemente a su visibilidad hacia el frente o hacia los lados (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
3.2 Estado de las superficies acristaladas.	Inspección visual.	a) Vidrios o panel transparente (si está permitido) agrietados o descoloridos (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X	X	
		b) Vidrios o panel transparente (incluyendo recubrimiento reflectante o tintado) no conforme con las especificaciones[1] (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X	X	
		c) Vidrios o panel transparente en estado inaceptable. Afecta de forma significativa a la visibilidad dentro de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas.		X	X
		d) Vidrios o panel transparente inexistente.		X	
3.3 Espejos o dispositivos retrovisores.	Inspección visual.	a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos[1] (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles).		X	
		Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.		X	
		b) Espejo o dispositivo ligeramente dañado o flojo. Espejo o dispositivo fuera de servicio, muy dañado, flojo o suelto.	X	X	
		c) No abarca el campo de visión necesario.		X	
		d) Ubicación no reglamentaria.		X	
3.4 Limpiaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) El limpiaparabrisas no funciona o no está presente, o no es conforme con los requisitos[1].		X	
		b) Goma de la escobilla defectuosa. Goma de la escobilla inexistente o claramente defectuosa.	X	X	
3.5 Lavaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento.	Los lavaparabrisas no funcionan adecuadamente (falta el líquido de lavado pero funciona la bomba o no están bien orientados los chorros de agua). Los lavaparabrisas no funcionan.	X	X	
3.6 Sistema antivaho [2.]	Inspección visual y funcionamiento.	a) El sistema no funciona o lo hace de forma claramente defectuosa.	X		
		b) Sistema antivaho inexistente.	X		
4. Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico:					
4.1 Faros:					
4.1.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz o fuente luminosa defectuosa o inexistente (luces/fuentes luminosas múltiples; en caso de LED, no funcionan hasta un tercio) Luz/fuente luminosa única; en caso de LED, afecta gravemente a la visibilidad.	X	X	
		b) Sistema de proyección ligeramente defectuoso (reflector y lente). Sistema de proyección muy defectuoso o inexistente (reflector y lente).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta.		X	
4.1.2 Alineación.	Determinar la orientación horizontal de cada faro en la posición de luz de cruce utilizando un dispositivo de determinación de la orientación o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) Haz luminoso orientado fuera de los límites establecidos en los requisitos[1].		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
4.1.3 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1] (número de faros iluminados al mismo tiempo). Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.	X	X	
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
4.1.4 Cumplimiento de los requisitos[1.]	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
		b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen claramente la intensidad de luz o modifican el color emitido.		X	
		c) Fuente luminosa y lámpara no compatibles.		X	
		d) Número de luces no reglamentario.		X	
4.1.5 Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios).	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible, o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) Dispositivo inoperante.		X	
		b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
4.1.6 Dispositivos limpiafaros (cuando sean obligatorios).	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	Dispositivo inoperante o inexistente. En caso de luces de descarga.	X	X	
4.2 Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna:					
4.2.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa.		X	
		b) Lente defectuosa.		X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.2.2 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1]. Las luces de posición traseras y las luces laterales pueden apagarse cuando los faros delanteros están encendidos.		X	
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.2.3 Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos [1]. Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.	X	X	
		b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen la luminosidad, la intensidad de luz o modifican el color emitido. Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.	X	X	
		c) Número de luces no reglamentario.		X	
4.3 Luces de freno:					
4.3.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios. Ninguna fuente luminosa funciona.	X	X	X
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.3.2 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1]. Funcionamiento diferido. No funciona en absoluto.	X	X	X
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
		d) La luz de freno de emergencia no funciona o no funciona correctamente.		X	
4.3.3 Cumplimiento de los requisitos[1]	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1]. Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.	X	X	
		b) Número de luces no reglamentario.		X	
4.4 Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro:					
4.4.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X	X	
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
		d) Sistema de señalización de emergencia inexistente.		X	
4.4.2 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1]. No funciona	X	X	
4.4.3 Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
		b) Número de luces no reglamentario.		X	
4.4.4 Cadencia de las pulsaciones.	Inspección visual y funcionamiento.	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos[1] (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	X	X	
4.5 Luces antiniebla delanteras y traseras:					

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
4.5.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X	X	
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.	X	X	
		d) No funciona alguna luz delantera. No funciona la luz trasera izquierda, o en su caso, central.	X	X	
4.5.2 Orientación [2.]	Inspección del funcionamiento utilizando un regloscopio.	Orientación horizontal del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de corte (línea de corte demasiado baja). Línea de corte más alta que la línea de corte de los faros delanteros.	X	X	
4.5.3 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1]. No funciona.	X	X	
4.5.4 Cumplimiento de los requisitos[2.]	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].		X	
		c) Número de luces no reglamentario.		X	
4.6 Luz de marcha atrás:					
4.6.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa;	X		
		b) Lente defectuosa.	X		
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
		d) No funciona ninguna luz. Si es opcional.	X	X	
4.6.2 Cumplimiento de los requisitos[1]	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].		X	
		c) Número de luces no reglamentario.		X	
4.6.3 Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1]. La luz de marcha atrás puede encenderse sin que la palanca esté en posición de marcha atrás.	X	X	
4.7 Iluminación de la placa trasera de matrícula:					
4.7.1 Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) La lámpara proyecta luz directa o luz blanca hacia atrás.	X		
		b) Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa múltiple. Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa única.	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
		d) Dispositivo de iluminación de la placa trasera de matrícula inexistente.		X	
4.7.2 Cumplimiento de los requisitos[1]	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X	X	
4.8 Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras:					
4.8.1 Estado.	Inspección visual.	a) Equipamiento reflectante defectuoso o dañado. Afecta a la reflexión.	X	X	
		b) Reflector mal sujeto. Caída probable	X	X	
4.8.2 Cumplimiento de los requisitos[1.]	Inspección visual.	Dispositivo, color reflejado, forma o posición no conforme con los requisitos[1]. Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás. Existencia de señalización luminosa específica en vehículos no autorizados a llevarla.	X	X	
4.9 Testigos obligatorios del equipo de iluminación:					
4.9.1 Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	No funcionan. No funcionan para las luces de largo alcance o para las luces antiniebla traseras.	X	X	
4.9.2 Cumplimiento de los requisitos[1.]	Inspección visual y funcionamiento.	No conforme con los requisitos[1].	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
4.10 Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque.	Inspección visual: si es posible, examinar la continuidad eléctrica de la conexión.	a) Componentes fijos no bien sujetos. Conector suelto.	X	X	X
		b) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocarse un cortocircuito.	X	X	
		c) Las conexiones eléctricas del vehículo tractor o del remolque no funcionan correctamente. No funcionan en absoluto las luces de freno del remolque.		X	X
		d) Conexión eléctrica inexistente.		X	
4.11 Cableado eléctrico.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada, incluyendo en ciertos casos el interior del compartimento del motor.	a) Cables sueltos o no bien sujetos. Fijaciones flojas, contacto con aristas vivas, probabilidad de desconexión. Probabilidad de que el cableado toque elementos calientes, elementos giratorios o el suelo y de que las conexiones (elementos necesarios para los frenos o la dirección) se desconecten.	X	X	X
		b) Cables ligeramente deteriorados. Cables muy deteriorados. Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para los frenos, la dirección).	X	X	X
		c) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocarse un cortocircuito. Riesgo inminente de incendio, formación de chispas.	X	X	X
4.12 Lámparas y catadióptricos no obligatorios[2].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos[1]. Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos[1]. El número de luces en funcionamiento simultáneo supera la intensidad de luz permitida. Emite luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		c) Lámpara/catadióptrico no bien sujeto. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.13 Batería(s).	Inspección visual.	a) No bien sujeta(s). No bien sujeta(s). Puede provocarse un cortocircuito.	X	X	
		b) Fugas. Pérdida de sustancias peligrosas.	X	X	
		c) Interruptor defectuoso (si procede).		X	
		d) Fusibles defectuosos (si procede).		X	
		e) Ventilación inadecuada (si procede).		X	
5 Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión:					
5.1 Ejes:					
5.1.1 Ejes.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Eje roto o deformado.			X
		b) Mala sujeción al vehículo. Estabilidad alterada, afecta a la función: gran holgura relativa con respecto a sus fijaciones.		X	X
		c) Modificación peligrosa[3]. Estabilidad alterada, afecta a la función, separación insuficiente con otras partes del vehículo o con el suelo.		X	X
5.1.2 Manguetas de eje.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas. Aplicar una fuerza vertical o lateral a cada rueda y observar el movimiento existente entre el árbol y el mango de eje.	a) Mangueta de eje rota.			X
		b) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o los cojinetes. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		c) Holgura excesiva entre la mangueta y el árbol. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		d) Holgura del pasador de la mangueta en el eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
5.1.3 Cojinetes de las ruedas.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas. Hacer bascular la rueda o aplicar una fuerza lateral a cada una de ellas y observar el movimiento hacia arriba de la rueda respecto a la mangueta de eje.	a) Holguras excesivas en un cojinete de rueda. Altera la estabilidad de la dirección; peligro de destrucción.		X	X
		b) Cojinete demasiado apretado, atascado. Peligro de sobrecalentamiento; peligro de destrucción.		X	X
5.2 Ruedas y neumáticos:					

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
5.2.1 Cubo de rueda.	Inspección visual.	a) Tuercas o tornillos de las ruedas inexistentes o flojas. Fijación inexistente o floja de tal forma que afecta muy gravemente a la seguridad vial.		X	X
		b) Cubo desgastado o dañado. Cubo desgastado o dañado de tal modo que afecta a la fijación segura de las ruedas.		X	X
5.2.2 Ruedas.	Inspección visual de ambos lados de cada rueda con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada.	a) Roturas o defectos de soldadura.			X
		b) Anillos de retención de neumáticos no correctamente montados. Probabilidad de desprendimiento.		X	X
		c) Rueda deformada o desgastada. Afecta a la fijación segura al cubo; afecta a la fijación segura al neumático.		X	X
		d) Tamaño, diseño técnico, compatibilidad o tipo de rueda no conforme con los requisitos[1] y perjudicial para la seguridad vial.		X	
5.2.3 Neumáticos.	Inspección visual de todo el neumático, bien haciendo girar la rueda separada del suelo y el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada, bien haciendo rodar el vehículo hacia atrás y hacia delante sobre foso.	a) Dimensiones del neumático, capacidad de carga, marca de homologación o categoría del índice de velocidad no conforme con los requisitos[1] y perjudiciales para la seguridad vial. Capacidad de carga o categoría del índice de velocidad insuficiente para el uso real, el neumático toca otras partes fijas del vehículo, lo que dificulta la conducción segura.		X	X
		b) Neumáticos de distinto tamaño en el mismo eje o en ruedas gemelas.		X	
		c) Neumáticos de distinta constitución en el mismo eje (radial/diagonal).		X	
		d) Cualquier daño o corte grave del neumático. Cable visible o dañado.		X	X
		e) Se puede ver el indicador de desgaste del dibujo de los neumáticos Profundidad del dibujo del neumático no conforme con los requisitos[1].		X	X
		f) Neumático que roza contra otros componentes (dispositivos antiproyecciones flexibles). Neumático que roza contra otros componentes (no dificulta una conducción segura).	X	X	
		g) Neumáticos recauchutados o reesculturados no conformes con los requisitos[1]. Capa de protección del cable dañada.		X	X
		h) El sistema de control de la presión del neumático funciona incorrectamente o el neumático está claramente desinflado. Claramente no funciona.	X	X	
		i) Montaje incorrecto del neumático.		X	
		j) Equipado con neumáticos de nieve inadecuados.		X	
5.3 Sistema de suspensión:					
5.3.1 Muelles y estabilizadores	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Muelles mal sujetos al chasis o al eje. Holgura relativa visible; fijaciones extremadamente flojas.		X	X
		b) Algún componente de muelle dañado o roto. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		c) Muelle inexistente. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		d) Modificación peligrosa[3]. Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.		X	X
		e) Rotura o inexistencia de tope de suspensión.		X	
5.3.2 Amortiguadores.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada o utilización de equipos especiales, si se dispone de ellos.	a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje. Amortiguador suelto.	X	X	
		b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.		X	
		c) Amortiguador inexistente.		X	
5.3.2.1 Prueba de la eficacia de la amortiguación[2].	Utilícese un equipo especial y compárense las diferencias del lado izquierdo y lado derecho.	a) Diferencia significativa entre lado izquierdo y derecho.		X	
		b) No se alcanzan los valores mínimos indicados.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
5.3.3 Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Componentes mal sujetos al chasis o al eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		b) algún componente dañado o excesivamente corroído. Afecta a la estabilidad del componente, o componente roto.		X	X
		c) Modificación peligrosa[3] Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema.		X	X
5.3.4 Juntas de suspensión.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o en los cojinetes o las juntas de suspensión. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		b) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X	
5.3.5 Suspensión neumática.	Inspección visual.	a) El sistema no funciona.			X
		b) Algún componente dañado, modificado o deteriorado de forma que afecte negativamente al funcionamiento del sistema. Afecta gravemente al funcionamiento del sistema.		X	X
		c) Fuga audible.		X	
5.3.6 Suspensión oleoneumática o hidrodinámica.	Inspección visual.	a) Existencia de fugas.		X	
		b) Avería.		X	
6 Chasis y elementos acoplados al chasis:					
6.1 Chasis o bastidor y elementos acoplados:					
6.1.1 Estado general.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada.	a) Ligera rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño. Grave rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño.		X	X
		b) Placas de refuerzo o sujeciones sueltas. Mayoría de sujeciones sueltas; resistencia insuficiente de la estructura.		X	X
		c) Corrosión excesiva que afecta a la rigidez del conjunto. Resistencia insuficiente de la estructura		X	X
6.1.2 Tubos de escape y silenciadores.	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada.	a) Sistema de escape mal sujeto o con fugas.		X	
		b) Humos que penetran en la cabina o el habitáculo. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
6.1.3 Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción).	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada, empleo de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL.	a) Depósito o conductos mal sujetos, creando un particular riesgo de incendio			X
		b) Fuga de combustible o tapón de la boca de llenado inexistente o inoperante. Riesgo de incendio; pérdida excesiva de materiales peligrosos.		X	X
		c) Conductos rozados. Conductos dañados.	X	X	
		d) La llave de paso del combustible (si procede) no funciona correctamente.		X	
		e) Riesgo de incendio debido: — a una fuga de combustible; — a un aislamiento defectuoso del depósito o del escape; — al estado del compartimento del motor.			X
		f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no cumple los requisitos; alguna parte del sistema defectuosa[1].			X
		g) Proximidad excesiva elementos que contienen combustible con zonas calientes o conexiones eléctricas Con riesgo de ignición		X	X
		h) Componente del sistema GLP/GNC/GNL no homologado.		X	
6.1.4 Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera.	Inspección visual.	a) Fijación defectuosa o deformaciones que podrían producir lesiones al rozarse o tocarse. Riesgo de desprendimiento de las partes. Afecta gravemente a la función		X	X
		b) Dispositivo que claramente no cumple los requisitos[1].		X	
		c) Inexistencia.		X	
6.1.5 Soporte de la rueda de repuesto (en su caso).	Inspección visual.	a) Soporte en mal estado.	X		
		b) Soporte roto o suelto.		X	
		c) Rueda de repuesto no bien sujeta al soporte. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
6.1.6 Acoplamiento mecánico y equipo de tracción.	Inspección visual del desgaste y el correcto funcionamiento con especial atención a cualquier dispositivo de seguridad instalado y/o con utilización de un instrumento de medición.	a) Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor sin remolque). Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor con remolque).		X	X
		b) Desgaste excesivo de un componente. Por debajo del límite de desgaste.		X	X
		c) Fijación defectuosa. Alguna fijación suelta con riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
		d) Dispositivo de seguridad ausente o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Algún indicador de acoplamiento no funciona.		X	
		f) Obstrucción de la placa de matrícula o de cualquier luz (cuando no se utilice). Matrícula ilegible (cuando no se utilice).	X	X	
		g) Modificación peligrosa[3] (elementos auxiliares). Modificación peligrosa[3] (elementos principales).		X	X
		h) Acoplamiento demasiado endeble.		X	
		i) Inexistencia placa de homologación.	X		
		j) No coincidencia con datos de documentación del vehículo.		X	
6.1.7 Transmisión.	Inspección visual.	a) Pernos de sujeción flojos o ausentes. Pernos de sujeción flojos o ausentes de tal forma que se pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X
		b) Desgaste excesivo de los cojinetes de los ejes de la transmisión. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		c) Desgaste excesivo de las juntas universales o cadenas/correas de transmisión. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		d) Juntas flexibles deterioradas. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		e) Eje dañado o doblado.		X	
		f) Alojamiento del cojinete roto o flojo. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X
		g) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X	
		h) Modificación no reglamentaria de la línea motriz.		X	
		i) Defectos en la estanqueidad de los cárteres de la transmisión Con goteo continuo	X	X	
6.1.8 Anclajes del motor.	Inspección visual no necesariamente realizada en foso o plataforma elevada.	Anclajes deteriorados, clara y evidentemente dañados. Anclajes flojos o rotos.		X	X
6.1.9 Prestaciones del motor [2.]	Inspección visual y/o utilización de la interfaz electrónica	a) Unidad de control modificada de forma que afecta a la seguridad o al medio ambiente.		X	
		b) Modificación del motor que afecta a la seguridad o al medio ambiente.			X
6.2 Cabina y carrocería:					
6.2.1 Estado.	Inspección visual.	a) Panel o componente flojo o dañado, que podría causar lesiones. Caída probable		X	X
		b) Montante flojo en la carrocería. Estabilidad alterada.		X	X
		c) Entrada de humos del motor o del escape. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		d) Modificación peligrosa[3] Separación insuficiente entre elementos rotatorios o móviles y la vía pública.		X	X
6.2.2 Fijación.	Inspección visual sobre foso o en plataforma elevada.	a) Carrocería o cabina mal sujeta. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Carrocería/cabina claramente mal centrada en el chasis.		X	
		c) Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/cabina al chasis o a elementos transversales y simetría. Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/cabina al chasis o a elementos transversales de tal forma que pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X
		d) Corrosión excesiva de los puntos de sujeción en carrocerías integrales. Estabilidad alterada.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
6.2.3 Puertas y manillas.	Inspección visual.	a) Alguna puerta no se abre o no se cierra adecuadamente.		X	
		b) Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas correderas). Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas giratorias).		X	X
		c) Puerta, bisagras, manillas o montantes deteriorados. Puerta, bisagras, manillas, montantes ausentes o sueltos.	X	X	
		d) Mecanismo de cierre capot delantero defectuoso.		X	
6.2.4 Suelo.	Inspección visual sobre foso o en plataforma elevada.	Suelo flojo o muy deteriorado. Estabilidad insuficiente.		X	X
6.2.5 Asiento del conductor.	Inspección visual.	a) Asiento con estructura defectuosa. Asiento suelto.		X	X
		b) El mecanismo de ajuste no funciona correctamente. Asiento que se mueve o cuyo respaldo no puede fijarse.		X	X
6.2.6 Los demás asientos.	Inspección visual.	a) Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos auxiliares). Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos principales).	X	X	
		b) Asientos no montados de forma reglamentaria[1]. Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.	X	X	
		c) Asientos que no permiten acceso a plazas posteriores.		X	
		d) Inexistencia de algún reposacabezas obligatorio.		X	
6.2.7 Controles de conducción.	Inspección visual y funcionamiento.	Algún mando necesario para la conducción segura del vehículo no funciona correctamente. Funcionamiento seguro afectado.		X	X
6.2.8 Escalones de acceso a la cabina.	Inspección visual.	a) Peldaño o apoyo de pie inseguro. Estabilidad insuficiente.	X	X	
		b) Peldaño o apoyo en un estado que hace probables las lesiones a los usuarios.		X	
		c) Peldaño de acceso en cubo de rueda.	X		
6.2.9 Otros equipos y accesorios interiores y exteriores.	Inspección visual.	a) Sujeción incorrecta de otros equipos o accesorios.		X	
		b) Otros equipos o accesorios no conformes con los requisitos[1]. Los elementos montados pueden provocar lesiones; afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		c) Equipo hidráulico con fugas. Pérdidas cuantiosas de materiales peligrosos.	X	X	
6.2.10 Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión. Pueden provocar lesiones; puede desprenderse.	X	X	
		b) Insuficiente separación de la rueda (antiproyección). Insuficiente separación de la rueda (guardabarros).	X	X	
		c) No conforme con los requisitos[1]. Cobertura insuficiente de los neumáticos.	X	X	
6.2.11 Caballete de apoyo.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.		X	
		b) No conforme con los requisitos[1].		X	
		c) Riesgo de que se despliegue con el vehículo en movimiento.			X
6.2.12 Agarraderos y reposapiés.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.		X	
		b) No conforme con los requisitos[1].		X	
7. Equipos diversos:					
7.1 Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción:					
7.1.1 Fijación de cinturones de seguridad/ hebillas.	Inspección visual.	a) Punto de anclaje muy deteriorado. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Anclaje suelto.		X	
		c) Número de puntos de anclaje no conforme con los requisitos.		X	
7.1.2 Estado de cinturones de seguridad/ hebillas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Cinturón de seguridad obligatorio inexistente.		X	
		b) Cinturón de seguridad dañado. Corte o señales de deformación.	X	X	
		c) Cinturón de seguridad no conforme con los requisitos[1].		X	
		d) Hebilla de cinturón de seguridad dañada o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Retractor de cinturón de seguridad dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
		f) Cinturones no homologados.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
7.1.3 Limitador de carga de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Limitador de carga claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
7.1.4 Pretensores de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Pretensor claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
7.1.5 Colchón de aire (airbag).	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Airbags ausentes de manera evidente o no adecuados para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
		c) Airbag que claramente no funciona.		X	
		d) Existencia de elementos que impiden el normal despliegue de un airbag.		X	
7.1.6 Sistemas SRS.	Inspección visual del indicador de anomalías (MIL) o utilización de la interfaz electrónica.	a) El indicador de anomalías del SRS indica algún fallo del sistema.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
7.2 Extintor [2.]	Inspección visual.	a) Falta.		X	
		b) No conforme con los requisitos[1]. Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).	X	X	
7.3 Cerraduras y dispositivos antirrobo.	Inspección visual y funcionamiento.	a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
		b) Defectuosos. Bloqueo o inmovilización imprevistos.		X	X
		c) El vehículo no dispone de dispositivo antirrobo.	X		
7.4 Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) [2.]	Inspección visual.	a) No existe o está incompleto.	X		
		b) No conforme con los requisitos[1].	X		
7.5 Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) [2.]	Inspección visual.	Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos[1].	X		
7.6 Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) [2.]	Inspección visual.	Faltan o están en mal estado, estabilidad o dimensión insuficientes.		X	
7.7 Dispositivo productor de señales acústicas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funciona adecuadamente. No funciona.	X	X	
		b) Accionamiento inseguro.	X		
		c) No conforme con los requisitos[1]. El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.	X	X	
		d) Inexistencia.		X	
7.8 Velocímetro.	Inspección visual o comprobación de su funcionamiento durante la prueba en carretera o por medios electrónicos.	a) No instalado conforme a los requisitos[1]. Falta (si es obligatorio).	X	X	
		b) Funcionamiento alterado. Totalmente inoperante.	X	X	
		c) Sin iluminación suficiente. Sin ninguna iluminación.	X	X	
		d) Velocímetro en unidades no admisibles.		X	
7.9 Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual.	a) No instalado conforme a los requisitos[1].		X	
		b) Inoperante.		X	
		c) Precintos defectuosos o inexistentes o de un taller no autorizado.		X	
		d) Placa de instalación inexistente, ilegible o caducada.		X	
		e) Manipulación evidente.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
		g) Datos de placa de instalación incorrectos o no coincidentes con datos de los precintos.		X	
		h) Revisión caducada.		X	
		i) Tacógrafo digital que no permite imprimir datos.		X	
7.10 Dispositivo limitador de velocidad (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual y de su funcionamiento si el equipo está disponible.	a) No instalado conforme a los requisitos[1].		X	
		b) Claramente inoperante.		X	
		c) Velocidad fijada incorrecta (si se comprueba).		X	
		d) Precintos defectuosos o no existen.		X	
		e) Placa inexistente o ilegible.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
		g) Datos de placa de montaje incorrectos o no coincidentes con datos de los precintos.		X	
		h) La constante k del tacógrafo no coincide con el coeficiente w del vehículo.		X	
7.11 Cuentakilómetros (si está disponible)[2.]	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir o falsear el kilometraje registrado de un vehículo.		X	
		b) Claramente fuera de servicio.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
7.12 Control electrónico de estabilidad (ESC) (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual y/o utilización de la interfaz electrónica.	a) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		b) Conexiones dañadas.		X	
		c) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
		d) Interruptor dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) El indicador de anomalías del ESC indica algún fallo del sistema.		X	
		f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
		g) Señal óptica de aviso de fallo no funciona.		X	
8. Emisiones contaminantes:					
8.1 Ruido:					
8.1.1 Sistema de supresión del ruido.	Evaluación subjetiva (a menos que el inspector considere que el nivel de ruido puede estar en el límite, en cuyo caso se puede realizar una medición del ruido emitido por un vehículo en reposo empleando un sonómetro)	a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos[2].		X	
		b) Algún componente del sistema de supresión de ruido está flojo, dañado, incorrectamente instalado, ausente o claramente modificado de forma que afecta negativamente a los niveles de ruido. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
8.2 Emisiones de gases de escape:					
8.2.1 Emisiones de motores de encendido por chispa:					
8.2.1.1 Equipo de control de las emisiones de gases de escape	Inspección visual.	a) Equipo de control de emisiones montado por el fabricante ausente, modificado o claramente defectuoso.		X	
		b) Pérdidas que podrían afectar significativamente a la medición de las emisiones.		X	
8.2.1.2 Emisiones gaseosas.	— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V[7]: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos[1] o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos. — Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI[8]: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos[1] o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos[1]. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos.	a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante, o		X	
		b) Si no consta tal información, las emisiones de CO superan: i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, – 4,5%. – O 3,5%. Según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos[1]. ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, – con el motor al ralentí, 0,5%. – con el motor al ralentí acelerado, 0,3%. – O con el motor al ralentí, 0,3 % [7]. – con el motor al ralentí acelerado, 0,2%. Según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos[1].		X	
		c) Coeficiente lambda superior a 1±0,03 o no conforme con la especificación del fabricante.		X	
		d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.		X	
		e) Condiciones del vehículo inadecuadas para el ensayo.		X	
8.2.2 Emisiones de motores de encendido por compresión:					
8.2.2.1 Equipo de control de la emisión de gases de escape	Inspección visual.	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuoso del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante.		X	
		b) Pérdidas que podrían afectar significativamente a la medición de las emisiones.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
8.2.2.2 Opacidad. Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito.	— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V[7]: Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos. — Vehículos hasta la las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI[9]: Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos[1]. Preacondicionamiento del vehículo: 1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias. 2. Requisitos previos: i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor. ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos[1],la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.		X	
		b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos[1] no permitan la utilización de valores de referencia: — En motores de aspiración natural: 2,5 m^{-1}. — En motores de turbocompresión: 3,0 m^{-1}. — O, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos[1]o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos[1], 1,5 m^{-1} ([10]). O 0,7 m^{-1} ([11]).		X	
		c) Condiciones del vehículo inadecuadas para el ensayo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
	Procedimiento de ensayo 1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador. 2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección. 3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I, debe ser, de al menos, 2 segundos. 4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. 5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.				
8.3 Supresión de interferencias electromagnéticas:					
Radio interferencia [2.]		Cualquier incumplimiento de los requisitos[1].	X		
8.4 Otros elementos relacionados con el medio ambiente:					
8.4.1 Fugas de líquidos.		Cualquier fuga de líquido, distinto del agua, que pueda dañar el medio ambiente o plantear un riesgo de seguridad para otros usuarios de la vía pública. Goteo continuo que suponga un riesgo muy grave.		X	X
9 Pruebas suplementarias para los vehículos que transportan personas, de las categorías M2, M3:					
9.1 Puertas:					
9.1.1 Puertas de entrada y salida.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Estado deteriorado. Pueden provocar lesiones.	X	X	
		c) Mando de emergencia defectuoso, no fácilmente visible y/o claramente identificado.		X	
		d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso inexistentes o defectuosos.		X	
		e) No conforme con los requisitos[1]. Anchura de puerta insuficiente.	X	X	
		f) Inexistencia de dispositivos que permitan al conductor detectar presencia de viajeros en la zona contigua interior de cada puerta de servicio no automática.		X	
9.1.2 Salidas de emergencia.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Rótulos de salidas de emergencia ilegibles, o no visibles desde interior/exterior. Rótulos de salidas de emergencia ausentes.	X	X	
		c) Ausencia de martillo para romper vidrio.	X		
		d) No conformes con los requisitos[1]. Anchura insuficiente o acceso bloqueado.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
9.2 Sistema antivaho y antihielo.	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funcionan correctamente o no existen. Afectan al funcionamiento seguro del vehículo.	X	X	
		b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		c) Deshielo defectuoso (si es obligatorio).		X	
9.3 Sistema de ventilación y calefacción.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso. Riesgo para la salud de las personas a bordo.	X	X	
		b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
9.4 Asientos:					
9.4.1 Asientos de pasajeros (incluidos los asientos para acompañantes).	Inspección visual.	a) Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente. Bloquean una salida de emergencia.	X	X	
		b) No conformes con los requisitos		X	
9.4.2 Asiento del conductor (requisitos adicionales).	Inspección visual.	a) Dispositivos especiales defectuosos tales como protección antideslumbrante (parasol). Campo de visión impedido.	X	X	
		b) Protección para el conductor suelta o no conforme con los requisitos[1]. Pueden provocar lesiones.	X	X	
9.5 Dispositivos de alumbrado interior y navegación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Dispositivo defectuoso o no conforme con los requisitos[1]. Totalmente inoperante o inexistente (cuando es obligatorio).	X	X	
9.6 Pasarelas, zonas de permanencia en pie.	Inspección visual.	a) Piso inseguro. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Estribos y asideros defectuosos. Mal sujeto o inutilizable.	X	X	
		c) No conforme con los requisitos[1]. Anchura o espacio insuficientes.	X	X	
9.7 Escalas y peldaños.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Estado deteriorado. Estado dañado. Afecta a la estabilidad.	X	X	X
		b) Los peldaños retráctiles no funcionan correctamente.		X	
		c) No conformes con los requisitos[1]. Anchura insuficiente o altura excesiva.	X	X	
9.8 Sistema de comunicación con los pasajeros.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Sistema defectuoso. Totalmente inoperante.	X	X	
9.9 Letreros.	Inspección visual.	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible.	X		
		b) No conformes con los requisitos[1]. Información falsa.	X	X	
9.10 Requisitos relativos al transporte de niños:					
9.10.1 Puertas.	Inspección visual.	Protección de puertas no conforme con los requisitos[1] relativos a esta forma de transporte.		X	
9.10.2 Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes o no conformes con los requisitos[1].	X		
9.11 Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida:					
9.11.1 Puertas, rampas y elevadores.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad. Puede provocar lesiones.	X	X	
		c) Mando(s) defectuoso(s), o no visible(s) o identificado(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s). No funciona en absoluto.	X	X	
		e) No conforme con los requisitos[1].		X	
9.11.2 Sistema de retención de silla de ruedas.	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X	X	
		c) Mando(s) defectuoso(s) o no visible(s) o identificado(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		d) No conforme con los requisitos[1].		X	
9.11.3 Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	a) Señalización o equipos especiales inexistentes o no conformes con los requisitos[2].		X	
9.12 Otros equipos especiales:					
9.12.1 Instalación para la preparación de alimentos.	Inspección visual.	a) Instalación no conforme con los requisitos[1].		X	
		b) Instalación dañada de tal forma que es peligrosa su utilización.		X	
9.12.2 Instalación sanitaria.	Inspección visual.	a) Instalación no conforme con los requisitos[1]. Puede provocar lesiones.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Muy grave
9.12.3 Otros elementos y dispositivos (por ejemplo sistemas audiovisuales).	Inspección visual.	a) Inexistencia o no conforme con los requisitos[1]. Afecta al funcionamiento seguro del vehículo.	X	X	

[1] Los «requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha en que esta se produjo, o en la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones a posteriori o por la legislación nacional. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.

[2] 43 % para semirremolques homologados antes del 1 de enero de 2012.

[3] 48 % para los vehículos no equipados con ABS u homologados antes del 1 de octubre de 1991.

[4] 45 % para vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha especificada en los requisitos (de ambas fechas, la que sea posterior).

[5] 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.

[6] 2,5m/s^2 en el caso de los vehículos N1, N2 y N3 registrados por primera vez después del 1 de enero de 2012.

[7] Homologados de conformidad con la Directiva 70/220/CEE, el Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), la Directiva 88/77/CEE y la Directiva 2005/55/CE.

[8] Homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 2 (Euro 6) y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

[9] Homologados de conformidad con el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n.º 715/2007, y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

[10] Homologados con arreglo a los valores límite indicados en el anexo I, punto 5.3.1.4, fila B, de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE o posteriormente; anexo I, punto 6.2.1, fila B1, B2 o C, de la Directiva 88/77/CEE, o bien matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

[11] Homologados de conformidad con el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n.º 715/2007, y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

* Modificación peligrosa significa aquella modificación que afecta negativamente a la seguridad vial del vehículo o que tiene un efecto desproporcionado o adverso en el medio ambiente.

ANEXO II

Características del informe de inspección técnica de vehículos y normas para su cumplimentación

De acuerdo con lo previsto en el artículo 10, las características del informe de inspección técnica de vehículos y normas para su cumplimentación son las siguientes:

I. Características del informe

1. El informe constará de los siguientes apartados:

A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.
B. Alcance y trazabilidad de la inspección.
C. Mediciones efectuadas durante la inspección.
D. Relación de defectos encontrados en la inspección.
E. Resultado de la inspección.

2. Dicho informe tiene carácter de información básica, pudiendo ser modificado por cada comunidad autónoma, pero manteniendo todos los conceptos, grupos y códigos de las unidades de inspección correspondientes.

3. En el caso de vehículos que pasen una nueva inspección, por haber sido desfavorable o negativa la anterior, se utilizará un nuevo impreso de Informe con un número diferente haciéndose constar, en el apartado «Observaciones», el número de informe de la inspección anterior y el código de la estación ITV donde pasó la primera inspección, en el caso de no ser la misma.

II. Normas para la cumplimentación del informe de inspección técnica de vehículos

A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.

– Número: Se indicará el número correlativo de la inspección, de acuerdo con la organización interna de cada estación ITV.

– Razón social y dirección de la estación ITV: Se hará constar la razón social de la estación ITV y su dirección.

– Estación: Se consignará el número asignado a la estación ITV.

– Líneas: Se indicará la o las líneas de la estación ITV en las que ha sido realizada la inspección.

– Tipo de inspección: Se hará constar el tipo de inspección que se está realizando de entre las establecidas reglamentariamente.

– Tarifa aplicada: Se hará constar el importe de la tarifa aplicada al vehículo en €.

– Fecha de inspección: Se hará constar la fecha de inspección que da lugar al informe, indicando día, mes y año.

– Fecha próxima inspección: Se hará constar la fecha antes de la que debe el vehículo pasar la próxima inspección periódica en el caso de inspección favorable.

– Clasificación del vehículo: Se empleará la codificación del anexo II del Reglamento General de Vehículos. Constará como máximo de cuatro cifras.

– Marca: Se consignará la marca del vehículo.

– Tipo: Se consignará el tipo del vehículo que figura en la Tarjeta ITV, copia en papel de la tarjeta ITV emitida en soporte electrónico o certificado de características.

– Contraseña de homologación: Si se trata de vehículos homologados, se consignará la contraseña de homologación que figure en la Tarjeta ITV, copia en papel de la tarjeta ITV emitida en soporte electrónico o certificado de características. De no disponer de contraseña, se dejará en blanco.

– Categoría del vehículo: A efectos de la inspección técnica: se consignará la categoría que le corresponda de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de este real decreto.

– Fecha de primera matriculación: Se anotará la fecha de matriculación o puesta en servicio, en su caso, del vehículo, salvo en el caso en que el vehículo haya tenido anteriormente otras matrículas, en que se hará constar la fecha de primera matriculación que figura en el permiso de circulación.

– Matrícula actual: Se hará constar la matrícula que figure en el permiso de circulación del vehículo, consignado los caracteres, números y letras, sin dejar espacio entre ellos. Igualmente se hará constar el símbolo del país de matriculación.

– Número de bastidor: Se hará constar el número de bastidor del vehículo.

– Lectura del cuentakilómetros. Se hará constar la lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección, si se dispone de ella.

– Horas de trabajo: Se hará constar el número de horas de trabajo, si se dispone de esta información.

B. Alcance y trazabilidad de la inspección.

Para cada unidad de inspección (sistemas, elementos, componentes), se hará constar una marca que identifique al inspector que la ha realizado. En el caso que la unidad no sea objeto de inspección, se marcará como «NA». En este apartado se hará constar también el número de identificación de todos los equipos utilizados en las mediciones que se efectuarán en el apartado siguiente.

Las comunidades autónomas podrán adoptar otros procedimientos que permitan identificar cuáles han sido los sistemas objeto de la inspección y que garanticen la trazabilidad de la inspección.

C. Mediciones efectuadas durante la inspección.

Para cada una de las mediciones de emisiones, frenado y alineación, se hará constar el valor de la medición obtenido de forma que este no pueda ser manipulado, y en el caso de que se hayan empleado métodos de extrapolación, se indicará en el apartado observaciones esta circunstancia. Para limitación de velocidad, se hará constar, en el caso de vehículos obligados a la utilización del limitador de velocidad y en el caso de vehículos obligados a la comprobación de la velocidad máxima que alcanzan en ITV, si dicha velocidad es mayor al valor reglamentariamente establecido, o igual o inferior a este, indicando dicho valor. Las mediciones que no se realicen se marcarán con un guion.

En el caso de mediciones de frenado y alineación, para cada eje, empezando por el delantero, se anotará el valor de la medición, separando los valores de cada eje con una barra inclinada. Cuando la medición haya sido realizada con decelerómetro, el valor que se hará constar será la deceleración medida en m/s^2, haciendo constar en el apartado de observaciones que dicha medición ha sido realizada con decelerómetro.

Para la medición de ruido, será el que corresponda al nivel sonoro (LA, MAX) en dB(A). Para la medición de fuerzas de cierre de puertas, el valor mantenido en N y entre paréntesis el valor de pico, separando los valores correspondientes a cada puerta por una barra inclinada.

Para las mediciones en báscula, se indicará el valor en kg medido sobre cada eje separados de una barra inclinada.

D. Relación de defectos encontrados en la inspección.

Para cada defecto, se hará constar el código de la unidad de inspección donde ha sido detectado, su calificación como defecto leve, grave o muy grave y la descripción del defecto, complementando la que figura en el apartado de interpretación de defectos correspondiente en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV, según el artículo 9, de forma que sea perfectamente identificado y su localización.

E. Resultado de la inspección.

Se hará constar, según el caso, si la inspección ha sido considerada como favorable, desfavorable o negativa. También figurará la firma del director de la estación o persona autorizada, según se establece en el artículo 10.

En el apartado observaciones, la estación ITV hará constar otros aspectos que considere necesarios para completar el informe de inspección. Si el resultado de la inspección fuese desfavorable, en este apartado se hará constar que el vehículo queda inhabilitado para circular por las vías públicas, excepto para subsanar las deficiencias y vuelta la estación ITV para nueva inspección. Cuando la inspección haya sido calificada como negativa, en este apartado se hará constar que ello obliga a trasladar el vehículo por medios ajenos al mismo.

F. Información sobre reparaciones efectuadas tras primera inspección negativa o desfavorable.

Se hará constar el NIF o razón social del taller que efectuó la reparación o bien se anotará auto-reparación. Únicamente aplica en inspecciones con resultado favorable, de segunda fase o sucesivas.

APÉNDICE 1 AL ANEXO II

A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.

INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS			N.º
ESTACIÓN _____ LÍNEAS _____	(RAZÓN SOCIAL Y DIRECCIÓN DE LA ESTACIÓN ITV)		
TARIFA (€) _____	TIPO DE INSPECCIÓN _____	FECHA INSPECCIÓN _____	FECHA PROX. INSP.: _____
CLASIF. VEHÍCULO _____	MARCA _____ TIPO _____	CONTRASEÑA HOMOLOGACIÓN _____	FECHA 1ª MATRICULACIÓN _____
CATEGORÍA (a efectos de inspección periódica) _____			
MATRÍCULA ACTUAL _____ ( )	NÚMERO DE BASTIDOR _____	LECTURA DEL CUENTAKILÓMETROS _____	

B. Alcance y trazabilidad de la inspección.

UNIDAD DE INSPECCIÓN		UNIDAD DE INSPECCIÓN		UNIDAD DE INSPECCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN		**4. ALUMBR Y SEÑALIZAC (CONT)**		**6. FRENOS (CONT)**	
1.1 DOCUMENTACIÓN		4.5 LUCES DE FRENADO		6.20 CILINDROS DEL SIST FRENADO	
1.2 NÚMERO DE BASTIDOR		4.6 LUZ DE PLACA DE MATR TRAS		6.21 VÁLVULA SENSORA DE CARGA	
1.3 PLACAS DE MATRÍCULA		4.7 LUCES DE POSICIÓN		6.22 AJUSTAD TENSIÓN AUTOMÁT	
		4.8 LUCES ANTINIEBLA			
		4.9 LUZ DE GÁLIBO			
2. ACOND EXT, CARROC, CHASIS		4.10 CATADIÓPTRICOS		**7. DIRECCIÓN**	
2.1 ANTIEMPOTR DELANTERO		4.11 ALUMBRADO INTERIOR		7.1 DESVIACIÓN DE RUEDAS	
2.2 CARROCERÍA Y CHASIS		4.12 AVISADOR ACÚSTICO		7.2 VOLANTE Y COLUMNA DIREC	
2.3 DISPOSITIVOS DE ACOPLAM		4.13 LUZ DE ESTACIONAMIENTO		7.3 CAJA DE DIRECCIÓN	
2.4 GUARDAB Y DISP ANTIPROY		4.14 SEÑALIZ DE APERT PUERTAS		7.4 TIMONERÍA Y RÓTULAS	
2.5 LIMPIA Y LAVAPARABRISAS		4.15 SEÑALIZ LUMINOSA ESPECÍF		7.5 SERVODIRECCIÓN	
2.6 PROTECCIONES LATERALES		4.16 LUCES DE CIRCULACIÓN DIURNA			
2.7 PROTECCIÓN TRASERA					
2.8 PUERTAS Y PELDAÑOS		**5. EMISIONES CONTAMINANTES**		**8. EJES, RUEDAS, NEUMAT, SUSP**	
2.9 RETROVISORES		5.1 RUIDO		8.1 EJES	
2.10 SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS		5.2 VEH MOTOR DE ENC CHISPA		8.2 RUEDAS	
2.11 SOPORTE EXT RUEDA DE REP		5.3 VEH MOTOR DE ENC POR COMPR		8.3 NEUMÁTICOS	
2.12 VIDRIOS DE SEGURIDAD				8.4 SUSPENSIÓN	
2.13 ELEM EXCL VEHÍC M2 Y M3					
		6. FRENOS			
		6.1 FRENO DE SERVICIO		**9. MOTOR Y TRANSMISIÓN**	
3. ACONDIC INTERIOR		6.2 FRENO DE SOCORRO		9.1 ESTADO GENERAL DEL MOTOR	
3.1 ASIENTOS Y SUS ANCLAJES		6.3 FRENO DE ESTACIONAMIENTO		9.2 SISTEMA DE ALIMENTACIÓN	
3.2 CINTURONES DE SEG Y ANCL		6.4 FRENO DE INERCIA		9.3 SISTEMA DE ESCAPE	
3.3 DISP DE RETENC PARA NIÑOS		6.5 DISPOSITIVO ANTIBLOQUEO		9.4 TRANSMISIÓN	
3.4 ANTIHIELO Y ANTIVAHO		6.6 DISPOSITIVO DE DESACELER		9.5 VEH QUE UTIL GAS COMO CARB	
3.5 ANTIRROBO Y ALARMA		6.7 PEDAL DEL DISP DE FRENADO			
3.6 CAMPO DE VISIÓN DIRECTA		6.8 BOMBA VACÍO O COMP Y DEP			
3.7 DISP DE RETENC DE LA CARGA		6.9 INDICADOR DE BAJA PRESIÓN		**10. OTROS**	
3.8 INDICADOR DE VELOCIDAD		6.10 VÁLV REGUL FRENO DE MANO		10.1 TRANSP MERCANC PELIGR	
3.9 SALIENTES INTERIORES		6.11 VÁLVULAS DE FRENADO		10.2 TRANSP MERCANCÍAS PEREC	

UNIDAD DE INSPECCIÓN		UNIDAD DE INSPECCIÓN		UNIDAD DE INSPECCIÓN	
3.10 ELEM EXCL DE VEH M2 Y M3		6.12 ACUM O DEPÓSITO DE PRESIÓN		10.3 TRANSPORTE ESCOLAR	
		6.13 ACOPL FRENOS DE REMOLQUE		10.4 TACÓGRAFO	
		6.14 SERVOFR. CILINDRO MANDO		10.5 LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
4. ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN		6.15 TUBOS RÍGIDOS		10.6 REFORMAS NO AUTORIZADAS	
4.1 LUCES DE CRUCE Y CARRETERA		6.16 TUBOS FLEXIBLES			
4.2 LUZ DE MARCHA ATRÁS		6.17 FORROS			
4.3 LUCES INDICAD DE DIRECC		6.18 TAMBORES Y DISCOS			
4.4 SEÑAL DE EMERGENCIA		6.19 CABLES, VARILLAS, PALANCAS			

EQUIPOS DE MEDICIÓN				
EMISIONES Identif: _____	**FRENADO** Identif: _____	ALINEACIÓN Identif: _____	VEL ACT LIM VEL Identif: _____	RUIDOS Identif: _____
DINAMÓMETRO Identif: _____	**BÁSCULA** Identif: _____			

C. Mediciones efectuadas durante la inspección.

EMISIONES	Opacidad: _____ m^{-1}	CO ralentí:_____ %	CO ralentí acel:_____ %	λ.: _____%
FRENADO	Freno de servicio	F_d: _____ N	F_i: _____ N	***ALINEACIÓN***
	Freno de socorro	F_d: _____ N	F_i: _____ N	_____ mm
	Freno de estacionamiento	F_d: _____ N	F_i: _____ N	
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD. _____ km/h			**RUIDOS** _____ dB	
DINAMÓMETRO _____ **N**			**BÁSCULA** _____ **Kg**	

D. Relación de defectos encontrados en la inspección (relleno a modo de ejemplo).

UNIDAD	CALIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL DEFECTO
2.7	Defecto grave.	1. Dispositivo de protección trasera inexistente siendo obligatorio.
4.3	Defecto grave.	6. Color no reglamentario de la luz emitida.
7.3	Defecto leve.	5. Defectos de estado en la caja de dirección.

E. Resultado de la inspección (de conformidad con el artículo 9)

FAVORABLE ☐ (*) RAZON SOCIAL/NIF DEL TALLER: (*) AUTOREPARACIÓN ☐	DESFAVORABLE ☐	NEGATIVA ☐
V Bº ESTACIÓN, FIRMA Y SELLO	OBSERVACIONES:	

(*) En inspección FAVORABLE de segunda fase o posterior.

ANEXO III

Requisitos mínimos de las instalaciones y de los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos

I. Instalaciones y equipos

Las inspecciones técnicas realizadas de conformidad con los métodos recomendados especificados en el anexo I se llevarán a cabo utilizando instalaciones y equipos adecuados. En su caso, se podrán utilizar unidades móviles para las inspecciones técnicas. El equipo de inspección necesario dependerá de las categorías de vehículos que deban inspeccionarse, como figura en el apéndice 1. Las instalaciones y los equipos cumplirán los requisitos mínimos siguientes:

1. Instalaciones con un espacio adecuado para la inspección de vehículos y que satisfagan los requisitos sanitarios y de seguridad necesarios.

2. Una línea de inspección de tamaño suficiente para cada prueba, un foso o elevador y, para vehículos de masa máxima superior a 3,5 toneladas, un dispositivo para levantar un vehículo por uno de los ejes, una iluminación adecuada y, si procede, dispositivos de ventilación.

3. Para la inspección de cualquier vehículo, un banco de rodillos para frenos capaz de medir, indicar y registrar las fuerzas de frenado, la fuerza del pedal y la presión del aire en los sistemas de frenos neumáticos, para el caso de las líneas para vehículos de masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas, de acuerdo con el anexo A de la norma ISO 21069-1, sobre los requisitos técnicos del banco de rodillos para frenos, o normas equivalentes.

4. Para la inspección de vehículos con una masa máxima hasta 3,5 toneladas, un banco pruebas de rodillos para frenos como el descrito en el punto 3, que puede no tener la facultad de registrar las fuerzas de frenado, la fuerza del pedal y la presión del aire en sistemas de frenos neumáticos, ni de indicarlas, o un banco de pruebas de placa para frenos equivalente al banco de rodillos para frenos del punto 3, que puede no tener la facultad de registrar las fuerzas de frenado y la fuerza del pedal, ni de indicar la presión del aire en sistemas de frenos neumáticos.

5. Un instrumento de registro de las desaceleraciones, con instrumentos de medición discontinua que registren y almacenen al menos diez mediciones por segundo.

6. Instalaciones para inspeccionar los sistemas de frenos neumáticos, como manómetros, conexiones y tubos.

7. Un dispositivo de medición de la carga por rueda/eje para determinar las cargas por eje (instalaciones optativas para medir la carga de dos ruedas, como básculas para ruedas y básculas para ejes).

8. Un dispositivo para inspeccionar la suspensión de los ejes (detector de juego en las ruedas), sin levantarlos, que deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) El dispositivo debe disponer al menos de dos placas motorizadas que puedan moverse en sentido opuesto, tanto en dirección longitudinal como transversal.

b) El operador debe poder dirigir el movimiento de las placas desde el lugar en que efectúa la inspección.

c) Para vehículos con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, las placas deberán cumplir los siguientes requisitos técnicos:

1) Movimiento longitudinal y transversal mínimo de 95 mm.

2) Velocidad de movimiento longitudinal y transversal de 5 cm a 15 cm.

9. Un sonómetro de clase II.

10. Un analizador de cuatro gases.

11. Un opacímetro.

12. Un dispositivo de determinación de la orientación, que permita inspeccionar la configuración de los faros de acuerdo con lo dispuesto al respecto para los vehículos de motor (Directiva 76/756/CEE); el límite luz/oscuridad deberá ser fácilmente reconocible a la luz del día (sin luz solar directa).

13. Un aparato para determinar la profundidad del dibujo de los neumáticos.
14. Dispositivo(s) para la conexión con la interfaz electrónica del vehículo, como una herramienta de exploración DAB.
15. Un sistema para detectar fugas de GLP/GNC/GNL, en caso de que se inspeccionen este tipo de vehículos.
16. Un dinamómetro para puertas: equipo para la medición de fuerzas de cierre en puertas.
17. En su caso, un instrumento de pesaje de funcionamiento no automático.

Cualquiera de los dispositivos antes mencionados puede combinarse en uno solo con la condición de que no interfiera en la exactitud de cada uno de los dispositivos.

El manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV podrá especificar el uso de instrumentos de medida que sean necesarios para la realización de las pruebas prescritas en el mismo.

II. Requisitos de los equipos de inspección

1. Los equipos de inspección utilizados en cada inspección deberán quedar identificados y documentados.
2. Los instrumentos de medida utilizados en la estación ITV estarán sujetos al control metrológico del Estado, de acuerdo con lo establecido en el capítulo III de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, y las disposiciones reglamentarias para su aplicación y desarrollo, cuando exista.
3. Los equipos de medida deberán ser utilizados de tal manera que aseguren que la incertidumbre o los errores máximos de las medidas son conocidos y adecuados a la magnitud que se está midiendo.
4. Todos los equipos deben estar adecuadamente identificados.
5. La estación ITV deberá garantizar que los equipos de inspección son utilizados, mantenidos y almacenados de forma que se asegure la idoneidad continuada para el uso al que están destinados.
6. Los equipos de inspección deberán estar protegidos contra posibles manipulaciones.
7. La estación de ITV debe disponer de procedimientos documentados para el tratamiento de los equipos defectuosos o fuera de calibración o que no cumplan las exigencias correspondientes a su control metrológico. Éstos deben ponerse fuera de servicio mediante segregación, etiquetado o marcas visibles.
8. Cuando se detecte el empleo de equipos defectuosos, la estación ITV debe estudiar los efectos sobre las inspecciones técnicas realizadas con estos equipos anteriormente, informando al órgano competente de la comunidad autónoma de tal contingencia.
9. Los equipos de inspección utilizados en las estaciones ITV deberán ser sometidos a controles para asegurar su correcto funcionamiento según un programa definido con las siguientes frecuencias:

a) Equipos para la comprobación del sistema de frenado: Trimestral.
b) Equipos para la comprobación del sistema de alumbrado: Trimestral.
c) Opacímetros: Mensual.
d) Analizadores de gases: Mensual.
e) Placas de dirección: Trimestral.
f) Bancos de dirección y carrocería: Trimestral.
g) Velocímetros y bancos de medida de velocidad de ciclomotores: Semestral.
h) Básculas: Trimestral.
i) Decelerómetro: Semestral.
j) Dinamómetro puertas transporte escolar: Semestral.
k) Sonómetro: Mensual.
l) Simulador de velocidad para limitadores de velocidad: Semestral.

Las frecuencias serán preceptivas para todos los equipos nuevos o de los cuales no haya datos históricos.

Cuando existan datos históricos de los equipos (deriva de la medida, condiciones ambientales de uso, cualificación del personal que lo utiliza, número de usos o utilización)

que aseguren su estabilidad, las estaciones ITV podrán variar estas frecuencias en función de dichos datos.

10. En los ordenadores u otros equipos automatizados en el proceso de inspección, deberá asegurarse que los programas utilizados han sido validados adecuadamente.

11. En caso de calibraciones externas, la estación ITV deberá contratar la calibración periódica de sus equipos de medición con un organismo competente, capaz de asegurar la trazabilidad con un patrón nacional o internacional.

12. Los procedimientos de calibración deberán definir los procesos de calibración, condiciones ambientales, frecuencia, criterios de aceptación y acciones correctoras que deban tomarse cuando sean inadecuados, de forma que se garantice la trazabilidad de las medidas a patrones nacionales o internacionales.

13. Los equipos de medición deberán ser calibrados antes de su utilización, y al menos con las siguientes frecuencias durante su uso:

a) Equipos para la comprobación del sistema de frenado: Semestral.
b) Placas de dirección: Semestral.
c) Bancos de dirección y carrocería: Anual.
d) Velocímetros y bancos de medida de velocidad de ciclomotores: Anual.
e) Decelerómetro: Anual.
f) Dinamómetro puertas transporte escolar: Anual.
g) Simulador de velocidad para limitadores de velocidad: Anual.

Las frecuencias serán preceptivas para todos los equipos nuevos o de los cuales no haya datos históricos.

Cuando existan datos históricos de los equipos (deriva de la medida, condiciones ambientales de uso, cualificación del personal que lo utiliza, número de usos o utilización) que aseguren su estabilidad, las estaciones ITV podrán variar estas frecuencias en función de dichos datos, siempre que se respeten los siguientes intervalos máximos, de acuerdo con lo especificado en el anexo III de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 abril:

i. 24 meses para la medición de peso, presión y nivel sonoro,
ii. 24 meses para la medición de fuerzas,
iii. 12 meses para la medición de emisiones gaseosas.

Los equipos sometidos a verificación metrológica, se someterán a ella con la frecuencia prevista en la legislación en materia de metrología.

14. Las calibraciones internas de los equipos de medida se realizarán de forma que se garantice la trazabilidad de las medidas a patrones nacionales o internacionales.

15. Cuando la estación ITV disponga de patrones de referencia para su uso en la estación, sólo deben utilizarse para la calibración, excluyéndose cualquier otro uso. Los patrones de referencia deben calibrarse por un organismo competente capaz de asegurar la trazabilidad con un patrón nacional o internacional.

16. El estado de calibración o verificación reglamentaria de los equipos deberá ser marcado sobre éstos de forma inequívoca mediante etiquetas, indicando al menos la fecha de calibración o verificación y la fecha de la próxima calibración o verificación.

17. La estación ITV deberá mantener registros de todos los controles, calibraciones y verificaciones a las que haya sometido a los equipos.

18. La estación ITV deberá garantizar que todos los equipos utilizados en las inspecciones técnicas son acopiados de conformidad con los procedimientos establecidos en su sistema de calidad.

19. La estación ITV deberá asegurar que todos los equipos utilizados en las inspecciones técnicas son clara y completamente descritos en la documentación del fabricante que acompaña a la nota de entrega, incluyendo:

a) Tipo, clase e identificación.
b) Especificaciones técnicas.
c) Si es necesario, normas que debe cumplir.

20. La estación ITV deberá garantizar que todos los equipos utilizados en las inspecciones técnicas son recepcionados antes de su utilización, verificando el total cumplimiento de los requisitos exigibles.

21. En la recepción de los equipos deberá verificarse al menos:

a) Conformidad, en cuanto a la fabricación y funciones, con los requisitos exigibles.
b) Número de identificación.
c) Ausencia de desperfectos.
d) Documentación técnica que le acompaña.

APÉNDICE 1 AL ANEXO III

Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica

Vehículos	Masa máxima	Categoría	G = Gasolina D = Motor diésel (encendido por compresión)	Equipo obligatorio para cada punto enumerado en la sección I															
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1. Motocicletas.		L1e	G	X								X	X		X	X	X		
		L3e,L4e	G	X								X	X		X	X	X		
		L3e,L4e	D	X								X		X	X	X	X		
		L2e	G	X	X							X	X		X	X	X		
		L2e	D	X	X							X		X	X	X	X		
		L5e	G	X	X							X	X		X	X	X		
		L5e	D	X	X							X		X	X	X	X		
		L6e	G	X	X							X	X		X	X	X		
		L6e	D	X	X							X		X	X	X	X		
		L7e	G	X	X							X	X		X	X	X		
		L7e	D	X	X							X		X	X	X	X		
2. Vehículos para el transporte de personas.	Hasta 3 500 kg	M1,M2	G	X	X		X					X	X		X	X	X	X	X
	Hasta 3 500 kg	M1,M2	D	X	X		X					X		X	X	X	X		X
	> 3 500 kg	M2,M3	G	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
	> 3 500 kg	M2,M3	D	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X		X
3. Vehículos para el transporte de mercancías.	Hasta 3 500 kg	N1	G	X	X		X					X	X		X	X	X	X	
	Hasta 3 500 kg	N1	D	X	X		X					X		X	X	X	X		
	> 3 500 kg	N2,N3	G	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
	> 3 500 kg	N2,N3	D	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X		
4. Vehículos especiales derivados de una categoría N de vehículo, T5.	Hasta 3 500 kg	N1	G	X	X		X					X	X		X	X	X	X	
	Hasta 3 500 kg	N1	D	X	X		X					X		X	X	X	X		
	> 3 500 kg	N2,N3,T5	G	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
	> 3 500 kg	N2,N3,T5	D	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X		
5. Remolques.	Hasta 750 kg	O1		X												X			
	De 750 a 3 500 kg	O2		X	X		X									X			
	> 3 500 kg	O3,O4		X	X	X			X	X	X					X	X		

ANEXO IV

Requisitos que deben cumplir por las estaciones ITV

A. Requisitos generales

A.1 La estación ITV deberá disponer al menos de una línea de inspección para vehículos ligeros y otra para vehículos pesados o bien de una línea universal. No obstante, el órgano competente de la comunidad autónoma en la que se ubique la estación, en disposiciones que dicte a tal efecto, podrá admitir otras configuraciones.

A.2 La estación ITV:

a) Deberá delimitar el local en el que esté ubicada para garantizar que el acceso al mismo se restringe al personal y los vehículos admitidos por la estación. Dicha delimitación deberá efectuarse de manera que se evite provocar daños a terceras personas.

b) El recinto tendrá unas dimensiones y una facilidad de flujo y espera de vehículos adecuados a su capacidad que deberá justificar en el proyecto técnico de la estación ante la Administración competente. Las instalaciones estarán acondicionadas, de forma que permitan efectuar inspecciones técnicas de vehículos, tal como se regulan en este real decreto, en las condiciones de seguridad e higiene previstas en la reglamentación aplicable.

c) Estará situada en lugares de fácil acceso y en los que el flujo de vehículos a la estación no provoque conflictos de tránsito en la zona.

d) Cumplirá las condiciones de accesibilidad para personas de movilidad reducida o con problemas de comunicación establecidas en la legislación sobre promoción de la accesibilidad y eliminación de barreras aplicable en el territorio donde esté situada la estación.

A.3 La estación ITV dispondrá de sistemas electrónicos para el intercambio y en su caso la transmisión de la información de las inspecciones técnicas realizadas y para la recepción de información técnica de los vehículos objeto de inspección, con las Administraciones competentes y con el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico de acuerdo con las instrucciones que éstas dicten.

A.4 Las estaciones ITV podrán disponer de unidades móviles para realizar inspecciones técnicas a aquellos vehículos y en las condiciones que autorice el órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén situadas, quedando sometidas estas a las mismas obligaciones en relación con la comunicación de datos que se establezcan para el resto de inspecciones.

A.5 La estación justificará el paso del vehículo por la línea de inspección mediante fotografía de la matrícula del vehículo de forma que éste pueda ser identificado en la estación ITV, en la que figure la fecha y hora de la misma o por cualquier otro medio audiovisual y la archivará en el formato que se determine con todos los datos de la inspección

B. Requisitos de calidad del servicio de inspección

B.1 La estación ITV deberá disponer del personal necesario para realizar todas las funciones de modo que el servicio pueda prestarse en condiciones idóneas de calidad.

B.2 La remuneración de los inspectores no dependerá del número de vehículos inspeccionados o de los resultados de las inspecciones técnicas.

B.3 Los procedimientos de inspección deberán incluir, como mínimo, la siguiente información:

a) Equipos necesarios para realizar la inspección.
b) Secuencia de operaciones.
c) Registros de datos que se vayan a utilizar.
d) Formato de informe.
e) Criterios de aceptación y rechazo y categorización de defectos.
f) Medidas de seguridad del personal.

B.4 La estación ITV realizará auditorías y controles de calidad internos anuales, para:

a) Verificar si el proceso de inspección cumple con los requisitos exigibles.
b) Comprobar si el sistema de calidad alcanza los objetivos establecidos por la política de calidad de la estación ITV.

B.5 La estación ITV realizará auditorías y controles de calidad internos adicionales en los siguientes casos:

a) Antes de la entrada en servicio de la estación ITV.
b) Cuando se hayan realizado, o cuando se produzcan cambios significativos en la organización de la estación ITV o en el procedimiento de inspección.
c) Cuando la ejecución de las inspecciones técnicas o el servicio de inspección presente anomalías significativas detectadas por la estación de ITV o por la Administración competente o se presenten quejas por parte de los usuarios.
d) Cuando sea preciso verificar que las anomalías detectadas han sido corregidas.

C. Requisitos de las inspecciones técnicas

C.1 La estación ITV deberá establecer documentalmente y mantener los procedimientos necesarios para garantizar que las inspecciones técnicas de los vehículos se realizan correctamente de conformidad con las prescripciones reglamentarias.

C.2 La estación ITV deberá garantizar que los vehículos sometidos a inspección técnica son manejados correctamente para evitar cualquier daño o deterioro.

C.3 La estación ITV deberá garantizar que los vehículos sometidos a inspección son correctamente identificados, comprobando la coincidencia del vehículo con su documentación y en especial la matrícula, número de bastidor, marca y modelo.

C.4 Cuando existan dudas sobre si el estado de mantenimiento del vehículo es el adecuado para ser sometido a inspección de forma correcta, el inspector deberá tener la autoridad suficiente para no someter el vehículo a inspección hasta que éste se encuentre en estado adecuado.

C.5 La estación ITV deberá garantizar que las inspecciones técnicas de los vehículos son realizadas respetando el medio ambiente y preservando la salud de los trabajadores y usuarios, de conformidad con la reglamentación vigente.

C.6 Los inspectores deberán tener acceso a los documentos, instrucciones, normas y procedimientos necesarios para el desarrollo de su trabajo.

C.7 Todos los datos y cálculos que se deban manejar durante el proceso de la inspección deberán ser validados.

C.8 Las observaciones y/o datos obtenidos en el transcurso de las inspecciones técnicas deben registrarse de manera adecuada, para evitar pérdidas de información.

C.9 Los impresos utilizados para realizar los informes deberán ser almacenados, guardados y controlados adoptando las medidas adecuadas, para preservarlos de pérdida o extravío.

C.10 Antes de la emisión del correspondiente informe de cada inspección, la estación ITV deberá asegurarse de que todas las pruebas, comprobaciones y ensayos necesarios han sido realizados.

C.11 Todos los informes de inspección deberán quedar completamente cumplimentados. Si algún apartado no se puede cumplimentar, en el apartado de observaciones se harán constar las razones.

C.12 No se permitirán correcciones o adiciones sobre los informes de inspección. Si fuera necesaria cualquier corrección o adición, se realizará un nuevo informe, retirándose y archivándose el anterior.

C.13 Los informes de inspección y las tarjetas ITV serán cumplimentados y firmados únicamente por las personas autorizadas para ello.

D. Requisitos respecto a los usuarios del servicio

D.1 La estación ITV deberá establecer documentalmente un procedimiento para la recepción de todas las quejas y reclamaciones que se produzcan con motivo de las inspecciones técnicas realizadas.

D.2 La estación ITV deberá establecer documentalmente un procedimiento para el estudio y resolución de todas las reclamaciones que se produzcan por disconformidad del usuario con el resultado de la inspección.

D.3 Todas las quejas y reclamaciones que se produzcan serán tratadas, estudiadas y resueltas siguiendo los mismos criterios.

D.4 La estación ITV deberá guardar registros de todas las quejas y reclamaciones recibidas, así como de las acciones tomadas como consecuencia de ellas.

E. Requisitos respecto a la documentación generada en la estación ITV

E.1 La estación ITV deberá implantar un procedimiento adecuado para la correcta recogida, identificación, clasificación, archivado almacenamiento, mantenimiento y consulta de todos los datos relacionados con las inspecciones técnicas y con su sistema de calidad. Dichos datos estarán protegidos contra cualquier uso no autorizado y serán accesibles siempre que se necesiten.

E.2 Al menos, deberán ser mantenidos los siguientes registros:

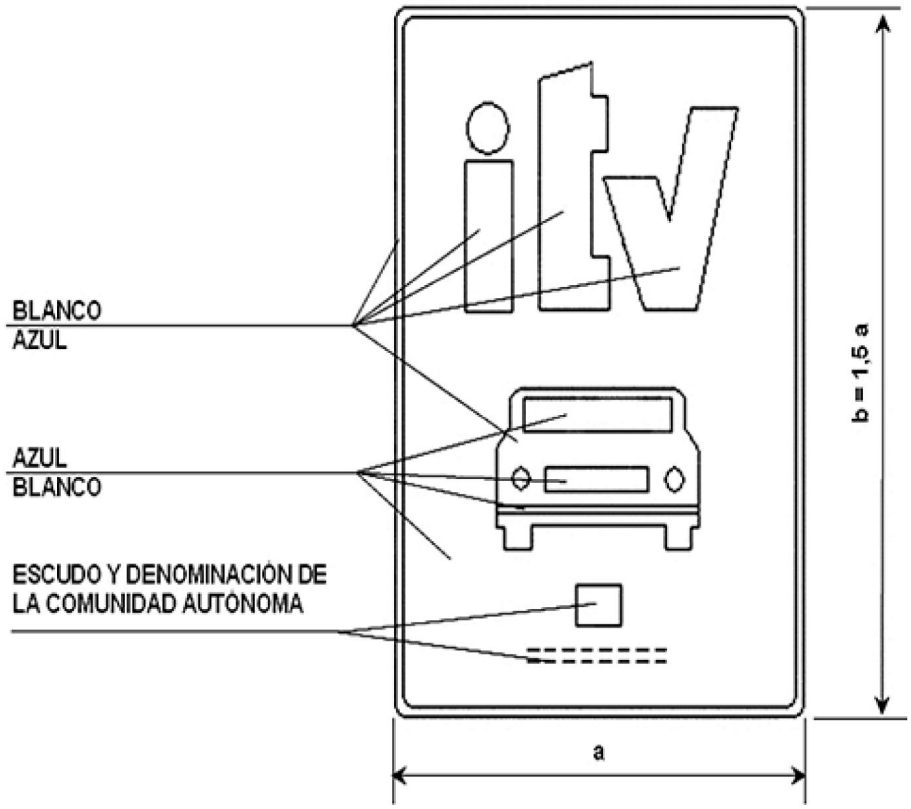
a) Informes de inspección de vehículos.
b) Informes de recepción de equipos.
c) Informes de verificación y calibración de los equipos.
d) Informes de cualificación, experiencia y formación de todo el personal.

e) Informes de todas las auditorías de calidad.
f) Informes de todas las acciones correctoras adoptadas.
g) Informes de las reclamaciones habidas y soluciones a éstas.

E.3 Salvo que se establezcan reglamentariamente otros plazos para alguno de los apartados anteriores, dichos documentos deberán ser mantenidos durante al menos cinco años desde su emisión.

ANEXO V

Señal de servicio ITV



Nota: El rótulo «ITV» de la señal se complementará, si es el caso, con el correspondiente a los otros idiomas oficiales de las comunidades autónomas.

ANEXO VI

I. Requisitos mínimos de competencia, adiestramiento y certificación de los inspectores

1. Competencia.

Los candidatos a inspector deben cumplir los siguientes requisitos:

a) Tener como mínimo titulación de Técnico Superior en Automoción o titulaciones equivalentes.
b) Poseer al menos tres años de experiencia documentada o una experiencia equivalente, como estudios o prácticas documentados, y una formación adecuada en materia de vehículos de carretera, en los ámbitos cubiertos por la anterior titulación.

El titular de la estación ITV comunicará al órgano competente la forma en que cumple estos requisitos cualquier candidato a inspector, con carácter previo a la iniciación de sus funciones como inspector.

2. Adiestramiento inicial y su actualización.

Los inspectores recibirán un adiestramiento inicial y su actualización adecuada, con elementos teóricos y prácticos, antes de ser autorizados a llevar a cabo inspecciones técnicas.

Los contenidos mínimos del adiestramiento inicial y su actualización correspondiente incluirán los temas siguientes:

a) Tecnología de la automoción:

i. Sistemas de frenado.
ii. Sistemas de dirección.
iii. Campos de visión.
iv. Instalación de luces, equipo de alumbrado y componentes electrónicos.
v. Ejes, ruedas y neumáticos.
vi. Chasis y carrocería.
vii. Emisiones contaminantes.
viii. Requisitos adicionales para vehículos especiales.

b) Métodos de inspección.
c) Evaluación de deficiencias.
d) Requisitos legales aplicables en lo que se refiere al estado del vehículo para su homologación.
e) Requisitos legales referentes a las inspecciones técnicas de vehículos.
f) Disposiciones administrativas sobre la homologación, la matriculación y la inspección técnica de vehículos.
g) Aplicaciones de tecnologías de la información en materia de inspección y gestión.

Los inspectores recibirán al menos cada tres años un adiestramiento de actualización, y previamente a la entrada en vigor de las revisiones del manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV tal como se establece en el artículo 8.6.

3. Desarrollo de los procesos de adiestramiento de inspectores.

a) Los procesos de adiestramiento y su actualización periódica se realizarán en los departamentos de formación propios de la empresa que gestiona la estación ITV o en centros de formación, previa comunicación al órgano competente en materia de industria donde dicho departamento o centro de formación esté radicado.

b) Los procesos de adiestramiento y sus actualizaciones se realizarán en días laborables y con un máximo de 16 asistentes. Los procesos de adiestramiento iniciales tendrán una duración mínima de 15 días, con un mínimo de 120 horas. Los procesos de actualización del adiestramiento tendrán una duración mínima de 3 días, con un mínimo de 24 horas.

c) Los departamentos o centros de formación comunicarán a los órganos competentes de las comunidades autónomas donde se encuentren radicados y con, al menos, 10 días de antelación, para cada proceso de adiestramiento: la fecha, el temario, el lugar donde se celebrará y el nombre de los formadores, tanto titulares como suplentes que los desarrollarán.

d) En los casos en los que se pretenda emplear en los procesos de adiestramiento métodos de formación a distancia, el centro o departamento de formación, para ser autorizado, deberá acreditar que dispone de los medios que permitan garantizar la autenticación del inspector en formación, el efectivo control de la realización del procedimiento de formación y que la formación y evaluación de los aspectos prácticos puede efectuarse de forma eficaz. En estos casos, se notificará a la comunidad autónoma en el que tenga presencia física el inspector en formación la realización del citado proceso tal como se establece en el apartado anterior.

La Administración competente podrá, en cualquier momento, inspeccionar los departamentos o centros de formación, sus registros y el desarrollo de los procesos de adiestramiento.

4. Certificado de adiestramiento

a) Los departamentos o centros de formación expedirán un certificado a cada inspector que haya superado el proceso de adiestramiento inicial o de actualización, en el que deberá consignarse la fecha en la que se concluyó el citado proceso. El departamento o centro de formación deberá llevar un registro de todos los procesos de adiestramiento realizados y de los inspectores asistentes.

b) Los departamentos o centros de formación comunicarán al órgano competente en materia de inspección técnica de vehículos de la comunidad autónoma donde estén radicados, así como, en su caso, a los órganos competentes de las comunidades autónomas en donde estén radicadas las estaciones ITV de las que proceden los inspectores y los directores técnicos en un plazo inferior a 15 días, el nombre de los asistentes que han superado el proceso de adiestramiento o actualización y la estación ITV de la que proceden.

c) En aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, el departamento o centro de formación comunicará previamente a los asistentes el uso que va a hacerse de sus datos de carácter personal para cumplir con este requisito.

5. Certificado de competencia.

El certificado o documentación equivalente expedido a un inspector autorizado a realizar inspecciones técnicas deberá incluir, al menos, la información siguiente:

1) Identidad del inspector (nombre y apellidos).
2) Categorías de vehículos para los que se autoriza al inspector a realizar la inspección técnica.
3) Tipos de inspección para los que se autoriza.
4) Nombre de la autoridad expedidora.
5) Fecha de expedición.

El certificado de competencia, mantendrá su vigencia siempre y cuando el inspector se someta a los procesos de adiestramiento periódico previstos y supere las supervisiones a las que debe someterse su actuación.

II. Funciones de los directores técnicos

Los directores técnicos de las estaciones ITV desempeñarán como mínimo las siguientes funciones:

a) Garantizar que las inspecciones técnicas se efectúan de conformidad a los procedimientos definidos, que se cumplen los requisitos reglamentarios aplicables a las mismas y que dichos procedimientos se aplican y mantienen de manera eficaz.

b) Llevar a cabo acciones preventivas para evitar la aparición de No Conformidades relativas a los procedimientos de inspección y decidir sobre la continuación o paralización de una actividad.

c) Analizar las no conformidades de las inspecciones identificadas por auditorías internas o externas, efectuar un análisis de extensión adecuado y adoptar las medidas correctoras adecuadas.

d) Supervisar in situ la actividad de los inspectores, evaluando de manera continua que mantienen su competencia técnica en el desempeño de las labores de inspección.

e) Emitir el certificado de competencia técnica de los inspectores autorizados en su estación, para cada uno de los tipos de vehículos y tipos de inspección.

f) Establecer los controles periódicos necesarios sobre las instalaciones y los equipos de inspección (control metrológico, en su caso, calibración, verificación en servicio, mantenimiento, etc.)

g) Elaborar, aprobar y difundir los procedimientos e instrucciones técnicas entre el personal a su cargo y controlar su adecuación a la normativa y correcta aplicación.

h) Supervisar el adiestramiento del personal inspector de nueva incorporación.
i) Evaluar y gestionar la adecuación del personal inspector, y de los equipos de inspección.
j) Realizar o aprobar los Documentos técnicos y controlar su adecuación a la normativa.
k) Asegurar la actualización de los conocimientos del personal de la estación a través de programas de formación.

ANEXO VII

Supervisión de las estaciones ITV

Las normas y los procedimientos a utilizar para la supervisión de la actividad, cuando ésta es realizada por una entidad distinta de la Administración, deben abarcar al menos los requisitos siguientes:

1. Tareas y actividades a realizar

a) Acreditacion del cumplimiento de los requisitos de las estaciones ITV:

i. Comprobar si se cumplen los requisitos mínimos en cuanto a instalaciones y equipos.
ii. Comprobar los requisitos obligatorios aplicables a la estación ITV.

b) Comprobación del adiestramiento de los inspectores:

i. Comprobar el adiestramiento inicial de los inspectores.
ii. Comprobar la actualización periódica del adiestramiento de los inspectores.
iii. Formación de actualización periódico de los auditores que realizan la supervisión de las estaciones ITV.
iv. Supervisión de los exámenes.

c) Auditoría:

i. Auditoría previa de la estación ITV.
ii. Auditoría posterior periódica.
iii. Auditoría especial en caso de irregularidades o como resultado de los análisis estadísticos de intercomparación.
iv. Auditoría de los departamentos y centros de formación.

d) Control mediante:

i. Análisis de los resultados de las inspecciones técnicas (métodos estadísticos).

e) Supervisión de la calibración de los equipos de medida utilizados en las inspecciones técnicas.
f) Suspensión de la actividad de las estaciones ITV en caso de:

i. Incumplimiento de un requisito importante.
ii. Detección de irregularidades graves.
iii. Resultados negativos continuos en las auditorías.

2. Requisitos aplicables al personal de supervisión.

Los requisitos aplicables al personal que realiza la supervisión abarcarán los ámbitos siguientes:

a) Competencia técnica.
b) Imparcialidad.
c) Normas de habilitación y adiestramiento.

3. Contenido de las normas y de los procedimientos.

Las normas y procedimientos aplicables para la supervisión de las estaciones ITV incluirán al menos los elementos siguientes:

a) Requisitos sobre la supervisión de las estaciones ITV:

i. Solicitud de supervisión como estación ITV.

ii. Responsabilidades de la estación ITV.

iii. Visita o visitas previas a la supervisión para comprobar que se cumplen todos los requisitos.

iv. Reevaluación/auditorías periódicas de las estaciones ITV.

v. Controles periódicos que las estaciones ITV para comprobar si siguen cumpliendo con las normas y procedimientos aplicables.

vi. Controles o auditorías especiales de las estaciones ITV, sin aviso previo, basados en hechos concretos.

vii. Análisis de los datos de las inspecciones técnicas para detectar indicios de incumplimiento de las normas y procedimientos aplicables.

viii. Revocación o Suspensión de las estaciones ITV.

b) Inspectores de las estaciones ITV:

i. 1.º Requisitos para ser inspector.
ii. 2.º Formación inicial y de reciclaje y exámenes.
iii. 3.º Retirada o suspensión de la certificación de los inspectores.

c) Equipo e instalaciones de las estaciones ITV:

i. Requisitos del equipo de inspección.
ii. Requisitos de las instalaciones de inspección.
iii. Requisitos de señalización.
iv. Requisitos de mantenimiento y calibración del equipo de inspección.
v. Requisitos de los sistemas informáticos.

d) Régimen propio en cuanto a:

i. Facultades.
ii. Requisitos aplicables su personal.
iii. Recursos y reclamaciones.

APÉNDICE 1 AL ANEXO VII

Procedimiento de comparación de estaciones ITV en cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 (supervisión de la actividad de las estaciones de inspección técnica de vehículos)

1. Objeto.

Este procedimiento tiene por objeto establecer un sistema de comparación mínima de los resultados del proceso de inspección de todas las Estaciones ITV que permita garantizar el mantenimiento de unos niveles de calidad homogéneos.

Para ello, se define un conjunto de indicadores, que permita comparar los resultados de las distintas estaciones, con la media global por comunidades autónomas y nacional y así poder conocer el grado de homogeneidad existente en relación a los criterios aplicables del manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV, se refiere.

2. Alcance.

La comparación se efectúa tomando como base todas las primeras inspecciones técnicas periódicas, o de segunda fase que originan las desfavorables de aquellas. Las inspecciones técnicas no periódicas deben considerarse de forma independiente.

El análisis estadístico se realizará para todas las Estaciones en relación a cada una de las siguientes nueve categorías de vehículos:

a) Vehículos de la categoría L y quads.
b) Vehículos de la categoría M1 de uso privado.
c) Resto de vehículos de la categoría M1.
d) Vehículos de la categoría N1.
e) Vehículos de las categorías N2 y N3.
f) Vehículos de las categorías M2 y M3.
g) Vehículos de las categorías O2, O3 y O4.

h) Vehículos de categoría T.
i) Resto de vehículos.

3. Listados de comparación.

Se elaborarán por categoría de vehículos.

Categoría	Porcentaje primera inspección desfavorable	Porcentaje vehículos con 1 DG	Porcentaje vehículos con 2 o más DG	Porcentaje vehículos con algún defecto MG
M1 ambulancias y taxis				
Resto M1				
L y quads				
N1				
N2 y N3				
M2 y M3				
O				
T				
Resto				

Categoría	Porcentaje segunda inspección desfavorable	Porcentaje vehículos con 1 DG	Porcentaje vehículos con 2 o más DG	Porcentaje vehículos con algún defecto MG
M1 ambulancias y taxis				
Resto M1				
L y quads				
N1				
N2 y N3				
M2 y M3				
O				
T				
Resto				

– Las anteriores tablas se rellenarán con los datos de ITV, al menos con periodicidad anual.

– Se compararán las tablas de cada estación con la media y desviación típica del total de estaciones de su comunidad autónoma. Los indicadores primera y seguna inspección desfavorables fuera del rango $\mu \pm 2\sigma$ deberán ser objeto de justificación según lo establecido en el artículo 22, siendo μ el valor medio del porcentaje de rechazo de la comunidad autónoma y σ la desviación típica, considerando la totalidad de la población de estaciones ITV.

– Se compararán las medias de cada comunidad autónoma con la media del conjunto nacional. En el caso de desviaciones superiores a $\mu \pm 2\sigma$, se analizarán los defectos graves por comunidades autónomas por apartados del manual de procedimiento y aquellas otras variables que permitan identificar causas de dispersión, para identificar sus fuentes y tomar, en su caso, las correspondientes acciones a través de la conferencia sectorial de industria.

ANEXO VIII

Modelo de solicitud de inspección en inspecciones no periódicas

Código de estación ITV	
DATOS DEL VEHÍCULO	
Matrícula	
Marca	
Modelo	
DATOS DEL TITULAR O ARRENDATARIO A LARGO PLAZO	
Nombre y apellidos	
D.N.I.	
Dirección:	
Provincia	
Municipio	
Código Postal	
DATOS DEL REPRESENTANTE AUTORIZADO (solo en caso de que el titular o arrendatario a largo plazo del vehículo no sea la persona que presenta la solicitud)	
D.N.I.	
Dirección:	
Provincia	
Municipio	
Código Postal	
TIPO DE INSPECCIÓN NO PERIÓDICA QUE SOLICITA.(señalar con x la que proceda)	
☐ PREVIA A LA MATRICULACIÓN ☐ REFORMA ☐ OTRAS: Especifíquese	
DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA A LA SOLICITUD	
☐ DOCUMENTO ACREDITATIVO DE HOMOLOGACION O CUMPLIMIENTO ACTOS REGLAMENTARIOS (*) ☐ PROYECTO TECNICO ☐ FICHA REDUCIDA ☐ RESOLUCION CONJUNTO FUNCIONAL ☐ CERTIFICADO DE EJECUCION ☐ OTRA: Especifíquese (*) de tipo, individual, informe de conformidad, etc.	
Firma del titular o arrendatario a largo plazo del vehículo: (obligatoria)	Firma del representante autorizado por el titular o arrendatario a largo plazo del vehículo:

§ 30

Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español

Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales
«BOE» núm. 137, de 9 de junio de 2017
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2017-6512

El Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español, regula las inspecciones en carretera de vehículos industriales tanto de transporte de mercancías como de viajeros, incorporando a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2000/30/CE de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en la Comunidad.

Esta normativa europea fue modificada por la Directiva 2003/26/CE, de la Comisión, de 3 de abril de 2003, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que se refiere a los dispositivos de limitación de velocidad y las emisiones de gases de escape de los vehículos comerciales, y por la Directiva 2010/47/UE, de la Comisión de 5 de julio de 2010, para su adaptación al progreso técnico.

Ambas modificaciones fueron incorporadas a nuestro ordenamiento jurídico mediante el Real Decreto 122/2004, de 23 de enero, que modificó el citado Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, al objeto de incorporar una revisión de los valores límite de emisión aplicables en las inspecciones e incluir la inspección funcional de los dispositivos de limitación de velocidad, así como por la Orden IET/557/2012, de 14 de marzo, por la que se actualizan los anexos de dicho Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre.

En mayo de 2014 entró en vigor la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea, la cual deroga la Directiva 2000/30/CE, con efectos a partir del 20 de mayo de 2018. Esta nueva Directiva actualiza el régimen de inspecciones técnicas en carretera, e incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/379/UE, de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de riesgo de las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales de conformidad con la Directiva 2000/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo.

Su objetivo es mejorar las condiciones de seguridad en las vías de tránsito de la Unión Europea, tomando como base el establecimiento de unos requisitos mínimos comunes apoyados en la armonización de las normativas existentes en la actualidad en los diferentes Estados Miembros, cuyo fundamento se encuentra en la política de transportes y de seguridad vial de la Unión Europea, en concreto en el Libro Blanco de Transportes y en el

Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial al fijar la meta de conseguir reducir el número de número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 en relación a los datos de accidentalidad registrados en 2011, todo ello bajo la perspectiva de la «visión cero» que consiste en que la Unión Europea se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera.

Para alcanzar este fin se confía en que la tecnología de los vehículos contribuirá de forma notable a conseguir unos niveles más elevados de seguridad en el transporte por carretera. Este hecho exige que por parte de los Estados Miembros se establezcan unos controles más estrictos y aleatorios en orden a garantizar que los vehículos que circulan por las carreteras nacionales cumplen la legislación vigente en relación al estado de aquéllos, todo ello con la seguridad de que el cumplimiento de la normativa no sólo permitirá mejorar la seguridad vial sino también reducirá las emisiones contaminantes y evitará la posible existencia de una competencia desleal en el seno del transporte por carretera, contribuyendo de esta forma a un transporte y una movilidad segura, sostenible y sin perturbaciones.

La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso.

Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y, como complementarias, las inspecciones técnicas en carretera con carácter aleatorio de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por dichas vías, para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Durante el período 2009-2010, más de 350.000 vehículos sometidos a inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión Europea tuvieron que ser inmovilizados por no cumplir con los requisitos exigidos para su circulación.

Para evitar una carga y unos costes administrativos innecesarios y reforzar la eficacia de las inspecciones, se deben inspeccionar prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente, y recompensar a los vehículos de transportistas responsables y preocupados por la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones en carretera menos frecuentes.

La selección de vehículos para inspecciones técnicas en carretera basada en el perfil de riesgo de los operadores debe resultar una herramienta útil a efectos de controlar mejor y con más frecuencia a las empresas de alto riesgo. A tal fin las inspecciones técnicas en carretera deben apoyarse en un sistema de clasificación de riesgos, que incluya la información relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en los vehículos.

Las inspecciones técnicas en carretera consistirán en una inspección inicial y a continuación, si resultara necesario, otra más minuciosa, que podrá realizarse por unidades móviles de inspección o bien en las estaciones fijas ITV más cercanas.

En este sentido el recurso a unidades móviles de inspección por una parte permite reducir los costes de las operadoras, y por otra, permite asegurar que los vehículos que circulan por las carreteras nacionales cumplen los requisitos fijados en la normativa sectorial existente favoreciendo a la mejora de la seguridad de todos los usuarios de las vías.

Otro punto fundamental sobre el que incidir se refiere a la correcta sujeción de la carga al considerarla aspecto esencial para la seguridad vial, cuya disposición debe garantizar que permanece perfectamente impedida a cualquier movimiento derivado de los propios del vehículo en el que va transportada, así como cumplir lo contemplado en cuanto a la disposición de la carga en el artículo 14 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

A tenor de lo expuesto, se procede a través de este real decreto a incorporar a nuestro ordenamiento interno la citada Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014.

El capítulo I se dedica a su objeto y ámbito de aplicación, incluyendo una relación de las definiciones necesarias para la correcta interpretación del texto.

El capítulo II establece el régimen de inspección técnica en carretera distinguiendo entre las inspecciones técnicas iniciales y las inspecciones técnicas más minuciosas.

Como novedades cabe destacar, por una parte, que se fija un número mínimo de inspecciones técnicas iniciales tanto de vehículos matriculados en España como en otros

Estados miembros, que vendrá determinado por un porcentaje representativo de los vehículos matriculados en España, de forma que contribuya de manera significativa al cumplimiento del objetivo europeo de que cada año el número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera en la Unión Europea corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.

Y, por otra, la implantación de un sistema de clasificación de riesgos, para definir a aquellas empresas operadoras del transporte por carretera que tienen un mal historial en cuanto al cumplimiento de lo exigido en la normativa tanto de inspecciones técnicas periódicas como en carretera. Esta clasificación se podrá utilizar para controlar de forma más estricta y con mayor frecuencia a las empresas clasificadas de riesgo alto, todo ello con el fin de asegurar que el transporte se realiza de la forma más sostenible, segura, competitiva y por aquellos operadores más concienciados con las normas de seguridad vial y con el respeto al medio ambiente.

El capítulo III se refiere a los procedimientos de inspección, regulando, entre otros aspectos, el objeto de las inspecciones técnicas en carretera, con especial referencia a la inspección de la sujeción de la carga, una de las novedades en esta materia, así como las clases de deficiencias que puedan detectarse en función de su gravedad y el seguimiento al que habrán de someterse a efectos de que sean subsanadas.

También se relaciona la información que deberá obtenerse resultado de una inspección técnica inicial, así como los modelos de informes que se emitirán en las inspecciones técnicas más minuciosas conforme se recogen en el anexo IV. Igualmente se determinan las comunicaciones que habrán de efectuarse al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en relación a las inspecciones efectuadas, al que se designa punto de contacto como responsable de asegurar la recopilación, coordinación, custodia e intercambio de información en los términos previstos en la Directiva objeto de transposición.

Finalmente, el capítulo IV se remite a la normativa aplicable en materia sancionadora, determina el responsable de mantener el vehículo en condiciones aptas, y establece los sujetos que tendrán la condición de inspector.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de acuerdo con el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Además, se ha sometido al trámite de audiencia conforme a lo contemplado en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de junio de 2017,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto es regular las condiciones en que se deben realizar las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulen en el territorio nacional, con independencia de su Estado de matriculación, con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto será de aplicación a los vehículos comerciales que circulan por el territorio español, con independencia del Estado en que se hayan matriculado, con una velocidad nominal superior a 25 km/h, pertenecientes a las siguientes categorías, definidas según lo estipulado en la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007 por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos

de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, e incorporada al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, en el Reglamento (UE) n.º 167/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, y en lo no previsto en los mismas, en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos:

a) Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de personas y sus equipajes, con más de ocho plazas además de la del conductor – vehículos de las categorías M_2 y M_3.

b) Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías N2 y N3.

c) Remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para el alojamiento de personas, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías O3 y O4.

d) Tractores de ruedas de la categoría T con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h, utilizados principalmente en vías públicas para el transporte comercial por carretera.

e) Vehículos comerciales ligeros de la categoría N1 con un peso inferior a 3,5 toneladas dentro de los controles e inspecciones que se puedan realizar a este tipo de vehículos.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de este real decreto se entenderá por:

1. «Carga»: Todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores.

2. «Vehículo comercial»: Un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales.

3. «Vehículo matriculado en un Estado miembro»: Vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro.

4. «Inspección técnica en carretera»: La inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo comercial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su supervisión.

5. «Empresa»: Persona física o jurídica que transporta viajeros o mercancías con fines comerciales.

6. «Certificado de inspección técnica»: Un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica.

7. «Inspector»: Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en lo que afecta a las inspecciones técnicas iniciales, y las personas que reúnan la cualificación técnica precisa para llevar a cabo inspecciones técnicas más minuciosas, de acuerdo con lo previsto en las normas aplicables a las inspecciones técnicas de vehículos.

8. «Deficiencias»: Fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera.

9. «Unidad móvil de inspección»: Un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

CAPÍTULO II

Régimen de inspección técnica en carretera

Artículo 4. *Régimen de inspección técnica en carretera.*

El régimen de inspección técnica en carretera consistirá en inspecciones técnicas iniciales en carretera, e inspecciones técnicas más minuciosas en carretera, como se establece en el artículo 8.1 y 3, respectivamente.

Artículo 5. *Porcentaje de vehículos por inspeccionar.*

El número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera de vehículos comerciales definidos en el artículo 2.a), b) y c), tanto de vehículos matriculados en España como en otros Estados miembros, será respecto a un porcentaje representativo de los vehículos matriculados en España, de forma que contribuya de manera significativa al cumplimiento del objetivo europeo de que cada año el número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera en la Unión Europea corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.

Artículo 6. *Sistema de clasificación de riesgos.*

1. Respecto de los vehículos mencionados en el artículo 2.a), b) y c), se establece un sistema de clasificación de riesgos según se define en el anexo I de este real decreto, al que se incorporará la información establecida en el anexo II y, cuando sea aplicable, la contenida en el anexo III, relativa al número y gravedad de las deficiencias detectadas en vehículos explotados por cada empresa.

2. Para la atribución de perfiles de riesgo a las empresas, se aplicarán los criterios previstos en el anexo I. Dicha información se podrá utilizar para controlar de forma más estricta y con mayor frecuencia a las empresas con una clasificación de riesgo alto. Ese sistema de clasificación de riesgos será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

3. La información recibida de los restantes Estados Miembros sobre el resultado de las inspecciones en carretera de vehículos matriculados en España se incorporará en el Registro de Vehículos, a efectos de su aplicación en la clasificación de riesgos.

CAPÍTULO III

Procedimientos de inspección

Artículo 7. *Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica inicial en carretera.*

1. En el caso de realizar una inspección técnica inicial en carretera, en la selección se podrá dar prioridad a los explotados por empresas con un perfil de riesgo alto de acuerdo con el sistema de clasificación de riesgos definido en el artículo 6.

2. Podrán seleccionarse asimismo para inspección otros vehículos al azar o si se sospecha que presentan un riesgo para la seguridad vial o el medio ambiente.

3. Las inspecciones técnicas en carretera se llevarán a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial, y teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los costes y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas.

Artículo 8. *Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados.*

1. En la inspección técnica inicial en carretera de un vehículo, el inspector:

a) Comprobará el último certificado de inspección técnica periódica y el informe de inspección técnica en carretera, si están disponibles, o justificantes electrónicos de estos, que deben conservarse a bordo del vehículo. En particular, para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro de la Unión Europea, se verificará la existencia

del comprobante de que el vehículo comercial ha sido sometido a la inspección técnica periódica obligatoria de acuerdo con la normativa reguladora de la misma.

b) Podrá realizar una inspección visual del estado técnico del vehículo.

c) Podrá realizar una inspección visual de la sujeción de la carga del vehículo de conformidad con el artículo 11.

d) Podrá efectuar controles técnicos por cualquier método que se estime apropiado. Tales controles técnicos podrán efectuarse para justificar una decisión de someter el vehículo a una inspección técnica más minuciosa en carretera o para solicitar que se subsanen sin demora las deficiencias, de conformidad con lo establecido en el artículo 12, apartado 1.

Si en el informe de la inspección técnica en carretera anterior se hubieran consignado deficiencias, el inspector verificará si han sido subsanadas.

2. Sobre la base de los resultados de la inspección técnica inicial, el inspector decidirá si el vehículo o su remolque deben someterse a una inspección técnica más minuciosa en carretera.

3. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera cubrirán aquellos elementos enumerados en el anexo II que se consideren necesarios y pertinentes en función de la inspección técnica inicial realizada y tendrán en cuenta, en particular, la seguridad de frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados para la inspección de dichos elementos.

Dichas inspecciones técnicas más minuciosas se efectuarán según los procedimientos de inspección aplicables en cada uno de los elementos a inspeccionar del anexo II, previstos en la reglamentación de inspección técnica de vehículos.

4. Si en el certificado de inspección técnica o en el informe de inspección en carretera se indica que, a lo largo de los tres meses precedentes, se ha inspeccionado uno de los elementos enumerados en el anexo II, este punto no volverá a inspeccionarse, excepto si ello estuviera justificado, en particular, debido a una deficiencia evidente o a una no conformidad manifiesta.

Artículo 9. *Instalaciones de inspección.*

1. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil o se realizarán, a la mayor brevedad posible, en una de las estaciones ITV fijas más próximas, en función de la disponibilidad de medios y alcance de la inspección.

2. Las unidades móviles de inspección estarán provistas del equipo adecuado para efectuar una inspección técnica más minuciosa en carretera, incluido el equipo necesario para evaluar el estado de los frenos y la eficiencia de frenado, la dirección, la suspensión y las emisiones contaminantes del vehículo, según sea necesario.

3. Cuando las unidades móviles de inspección no estén provistas del equipo necesario para inspeccionar algún elemento indicado en una inspección técnica inicial, o cuando no existan unidades móviles de inspección, el vehículo será dirigido a una estación fija ITV donde pueda procederse a una inspección técnica más minuciosa.

Artículo 10. *Evaluación de las deficiencias.*

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, en el anexo II se define una lista de posibles deficiencias, junto con su categoría de gravedad, que se utilizarán en las inspecciones técnicas en carretera.

2. Las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos se clasificarán en una de las categorías siguientes:

a) deficiencias técnicas leves, que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto en el medio ambiente, y otros incumplimientos leves.

b) deficiencias graves, que pueden perjudicar la seguridad del vehículo o tener un impacto en el medio ambiente o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más importantes.

c) deficiencias peligrosas, que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente.

3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente deficiencias graves en las materias de inspección de las que se enumeran en el ámbito de la inspección técnica en carretera a que se refiere el anexo II, punto 1, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si se considera que el efecto combinado de dichas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 11. *Inspección de la sujeción de la carga.*

1. Durante una inspección en carretera se podrá someter un vehículo a inspección de la sujeción de su carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III, a fin de comprobar que la carga está sujeta de forma que no interfiera con la conducción segura, ni suponga un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. Se pueden realizar inspecciones para comprobar que en todas las situaciones de funcionamiento del vehículo, incluidas las situaciones de emergencia y las maniobras de arranque cuesta arriba:

a) El cambio de posición de las cargas entre sí, contra las paredes o las superficies del vehículo sea mínimo.
b) Las cargas no puedan salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie de carga.

2. Asimismo podrán aplicarse los procedimientos de seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas previstos en el artículo 12 en relación con la sujeción de la carga.

Artículo 12. *Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas.*

1. Como norma general, toda deficiencia grave o peligrosa detectada en una inspección técnica inicial o en una inspección técnica más minuciosa deberá ser subsanada antes de que el vehículo pueda volver a circular por las vías públicas.
2. Si el vehículo está matriculado en España, los inspectores podrán decidir someterlo a una inspección técnica en una estación fija ITV en un plazo de 15 días hábiles y cuyo alcance será definido por el inspector que la prescribe en función de las deficiencias detectadas en la inspección técnica en carretera a la que, previamente, hubiera sido sometido el vehículo. Si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, el punto de contacto podrá solicitar a la autoridad competente de ese otro Estado miembro, que someta al vehículo a una nueva inspección técnica. Cuando se detecten deficiencias graves o peligrosas en un vehículo matriculado fuera de la Unión Europea, el punto de contacto podrá decidir informar a la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.
3. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán proceder a la inmovilización del vehículo en los casos previstos en el artículo 104 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuando presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial. Si las deficiencias detectadas suponen un riesgo directo para la seguridad vial se podrá disponer su traslado hasta un taller cercano, sea por medios propios o por medios ajenos. Si las deficiencias no requieren subsanación inmediata, se deberá realizar una reparación del vehículo para corregir estas deficiencias y someterse a una nueva inspección en el plazo de 15 días hábiles.
4. En todo caso, los agentes de la autoridad notificarán a través del correspondiente boletín de denuncia la infracción detectada, de modo que quede constancia al titular o conductor del mismo, en su caso, de la expresa prohibición de circular con dicho vehículo.

Artículo 13. *Gastos de inspección.*

1. Cuando en una inspección técnica más minuciosa se detecten deficiencias, de forma tal que fuera necesaria una inspección posterior en una estación fija ITV, se abonarán las correspondientes tarifas y tasas.
2. En caso de que, tras la realización de estas inspecciones más minuciosas, se acreditara que la deficiencia es constitutiva de una infracción, todos los gastos derivados de

aquéllas, incluyendo, en su caso, los de inmovilización, traslado y depósito, correrán de cuenta del titular o arrendatario a largo plazo del vehículo.

Artículo 14. *Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera.*

1. Respecto de cada inspección técnica inicial en carretera se recogerá la siguiente información:

a) El país de matriculación del vehículo.
b) La categoría de vehículo.
c) El resultado de la inspección técnica en carretera inicial.

2. Respecto a cada inspección técnica más minuciosa en carretera, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IV, el cual deberá ser firmado por el inspector que la hubiera llevado a cabo y la autoridad de tráfico competente. El conductor del vehículo inspeccionado recibirá una copia del informe de inspección.

Artículo 15. *Comunicaciones.*

1. Con una periodicidad mensual deberán remitirse al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los datos relativos al número de vehículos comerciales inspeccionados en carretera, clasificados por categorías y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas de acuerdo con los modelos contemplados en el anexo V, a los efectos de comunicar a la Comisión Europea la información correspondiente.
2. Asimismo, en el caso de vehículos matriculados en otro Estado miembro, deberán remitirse los informes de las deficiencias que den lugar a la prohibición de circular conforme a lo previsto en el artículo 12, con el fin de que el Ministerio del Interior lo comunique a las autoridades competentes del citado Estado miembro y, en su caso, solicite la adopción de medidas complementarias.
3. Las estaciones fijas ITV que hayan efectuado la inspección del vehículo a que se refiere el apartado 1 remitirán, en el plazo de diez días siguientes a la misma, el informe correspondiente a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente a la provincia donde se haya efectuado la inspección técnica del vehículo.
4. De conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos, se conservará esa información por lo menos durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.
5. Se designa como Punto de Contacto a los efectos recogidos en la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE, al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, que será responsable de:

a) La recopilación y custodia de la información referida a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.
b) La información relacionada con los resultados de las inspecciones realizadas sobre vehículos matriculados en España, la cual será gestionada en el Registro General de Vehículos.
c) La coordinación con los puntos de contacto designados por los demás Estados Miembros en relación con las medidas adoptadas con arreglo al artículo 12 de este real decreto.
d) La coordinación con otros Estados miembros para la realización de actividades concertadas de inspección en carretera.
e) La transmisión a la Comisión Europea de los datos a que se refiere el primer punto de este artículo.
f) Asegurar, si procede, cualquier otro intercambio de información y asistencia con los puntos de contacto de otros Estados miembros.

CAPÍTULO IV

Régimen sancionador

Artículo 16. *Régimen sancionador.*

1. El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando no se respeten los requisitos técnicos controlados será el establecido en la legislación sobre tráfico y seguridad vial correspondiente en función del marco competencial correspondiente, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. Las medidas cautelares que se puedan acordar y, en concreto, cuando se refieran a la inmovilización del vehículo, se ajustarán a lo establecido en el artículo 104 y siguientes del referido texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 17. *Responsabilidades.*

1. El titular de la autorización administrativa para circular y, en su caso, el arrendatario a largo plazo del vehículo, serán responsables de mantener el vehículo en condiciones aptas para la circulación, sin perjuicio de la responsabilidad de sus conductores.

2. El titular o arrendatario a largo plazo del vehículo y los conductores de un vehículo sometido a una inspección técnica en carretera deberán cooperar con los inspectores y facilitar el acceso al vehículo, a sus partes y a toda la documentación pertinente a fines de la inspección.

Artículo 18. *Inspectores.*

1. En el ejercicio de las funciones que les atribuye la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y en lo que se refiere a las inspecciones técnicas iniciales en carretera, los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad tienen la condición de inspector.

2. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera que se realicen en unidades móviles de inspección serán efectuadas, bajo la dirección de la autoridad competente en materia de tráfico por personal que cumpla los mismos requisitos que los previstos en la normativa para la Inspección Técnica de Vehículos a realizar en estaciones fijas ITV, cumpliendo los requisitos exigidos en la normativa reguladora sobre instalación y funcionamiento.

3. A la hora de realizar una inspección técnica en carretera, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses que pudiera influir en la imparcialidad y objetividad de su decisión.

4. La remuneración de los inspectores no guardará relación directa con el resultado de las inspecciones técnicas iniciales o las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

Disposición adicional primera. *Normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.*

Lo previsto por el presente real decreto se entenderá sin perjuicio de lo establecido en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.

Disposición adicional segunda. *Vehículos de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.*

Las inspecciones técnicas de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad se regirán por su propia normativa, en caso de disponer la misma.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español, y la Orden INT/316/2003, de 13 de febrero, sobre inspecciones técnicas en

carretera de vehículos industriales, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo.*

1. Se habilita a los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y la aplicación del presente real decreto.

2. Se habilita al Ministro de Economía, Industria y Competitividad para actualizar el contenido de los anexos cuando varíen los criterios técnicos de inspección, como consecuencia de modificaciones de la legislación nacional, comunitaria o internacional.

3. Mediante orden a propuesta de los Ministros competentes por razón de la materia, se establecerán las condiciones y características de la formación destinada a los inspectores para la comprobación de la sujeción de la carga a que se refiere el artículo 11.

Disposición final tercera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día 20 de mayo de 2018.

ANEXO I

Elementos del sistema de clasificación de riesgos

El sistema de clasificación de riesgos proporcionará la base para una selección específica de vehículos explotados por empresas con un mal historial en cuanto al cumplimiento de los requisitos de mantenimiento e inspección técnica.

Tendrá en cuenta los resultados tanto de las inspecciones técnicas periódicas como de las inspecciones técnicas en carretera.

El sistema de clasificación de riesgos tomará en consideración los parámetros siguientes para determinar la clasificación de riesgos que se atribuye a cada empresa:

Número de deficiencias:

– Gravedad de las deficiencias.
– Número de inspecciones técnicas en carretera o de inspecciones técnicas periódicas y voluntarias.
– Factor temporal.

1. Las deficiencias se ponderarán en función de su gravedad, aplicándose los factores siguientes:

– Deficiencia peligrosa = 40.
– Deficiencia grave = 10.
– Deficiencia menor = 1.

2. La evolución en la situación de una empresa (de un vehículo) se reflejará ponderando menos los resultados (deficiencias) de inspecciones más antiguas, y más los resultados de inspecciones más recientes, utilizando los factores siguientes:

– Año 1 = últimos 12 meses = factor 3.

– Año 2 = meses 13-24 = factor 2.
– Año 3 = meses 25-36 = factor 1.

Estos factores solo se utilizarán para calcular la clasificación de riesgos general.

3. La clasificación de riesgos se calculará utilizando las fórmulas siguientes:

a) Fórmula para la clasificación de riesgos general:

$$RG = \frac{(D_{A1} \times 3) + (D_{A2} \times 2) + (D_{A3} \times 1)}{nC_{A1} + nC_{A2} + nC_{A3}}$$

Donde:

RR = resultado de la clasificación de riesgos general.
D_{Ai} = total de los defectos en los años 1, 2, 3.
D_{A1} = (nDP x 40) + (nDG x 10) + (nDL x 1) en el año 1.
n… = Número de …
DP = Deficiencias peligrosas.
DG = Deficiencias graves.
DL = Deficiencias leves.
C = Controles (inspecciones técnicas en carretera e inspecciones técnicas periódicas y/o voluntarias) en los años 1, 2, 3.

b) Fórmula para la calificación de riesgos anual:

$$RA = \frac{(nDP \times 40) + (nDG \times 10) + (nDL \times 1)}{nC}$$

Donde:

RA = resultado para el riesgo anual.
n… = Número de …
DP = Deficiencias peligrosas.
DG = Deficiencias graves.
DL = Deficiencias leves.
C = Controles (inspecciones técnicas en carretera e inspecciones técnicas periódicas y/o voluntarias).

El riesgo anual se utilizará para evaluar la evolución de la empresa a lo largo de los años.

La clasificación de las empresas (vehículos) en función de la clasificación de riegos general se realizará de tal forma que puedan distribuirse así:

– < 30 % riesgo bajo.
– 30 % – 80 % riesgo medio.
– > 80 % riesgo alto.

ANEXO II

Ámbito de la inspección técnica en carretera

1. Materias de inspección:

1) Identificación del vehículo.
2) Equipo de frenado.
3) Dirección.
4) Visibilidad.

5) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico.
6) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión.
7) Chasis y elementos acoplados al chasis.
8) Equipos diversos.
9) Emisiones contaminantes.
10) Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M_2 y M_3.

2. Requisitos de la inspección:

Los elementos que solo se pueden inspeccionar mediante la utilización de equipos se marcan con una (E).

Los elementos que solo se pueden inspeccionar en cierta medida sin la utilización de equipos se marcan con una (+ E).

Que un método de inspección figure como visual significa que, además de visualizar los elementos en cuestión, el inspector deberá también, si procede, tocar, analizar el ruido emitido o inspeccionarlos de cualquier otra manera apropiada que no suponga la utilización de equipos.

Las inspecciones técnicas en carretera podrán referirse a los elementos enumerados en el cuadro 1 en el que se incluyen los métodos recomendados para llevarlas a cabo. Nada de lo dispuesto en el presente anexo impedirá que los inspectores utilicen cuando sea preciso equipos adicionales como una plataforma elevada o un foso.

La inspección deberá llevarse a cabo utilizando técnicas y equipos disponibles actualmente y sin usar herramientas para el desmontaje o retirada de ningún componente del vehículo. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes respectivos de dicho vehículo corresponden a los requisitos de seguridad y medioambientales exigidas vigentes en el momento de su homologación, o, en su caso, en el momento de su adaptación.

Si el diseño del vehículo no permitiera la aplicación de los métodos de inspección recogidos en el presente anexo, la inspección se llevará a cabo de conformidad con los métodos de inspección recomendados aceptados por las autoridades competentes.

Las «causas de rechazo» no serán aplicables cuando se refieran a requisitos no prescritos en la legislación pertinente sobre homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación, de la primera puesta en circulación o de la adaptación.

Objeto y métodos de inspección, evaluación de las deficiencias de los vehículos

La inspección abarcará todos aquellos elementos que se consideren necesarios y relevantes de entre los que se enumeran en el cuadro siguiente, teniendo en cuenta en particular la seguridad de los frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados en el mismo cuadro.

Para cada uno de los sistemas y componentes del vehículo objeto de inspección, se realizará la evaluación de las deficiencias de acuerdo con los criterios establecidos en el cuadro, caso por caso.

Las deficiencias que no figuran en el presente anexo se evaluarán en términos de los riesgos que representen para la seguridad vial.

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.	Identificación del vehículo.					
0.1	Placas de matrícula (si lo precisan los requisitos[1]).	Inspección visual.	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
			b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
			c) No conformes con la documentación o los registros del vehículo.		X	
0.2	Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo.	Inspección visual.	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
			b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
			c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
2.	Dispositivos de frenado.					
2.1	Estado mecánico y funcionamiento.					
1.1.1	Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
			b) Desgaste/holguras excesivas.		X	
1.1.2	Estado y carrera del pedal/palanca de mano del dispositivo de frenado.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente.		X	
			El freno no puede accionarse totalmente o está bloqueado.			X
			b) Retorno del freno inadecuado.	X		
			Afecta a su función.		X	
			c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	
1.1.3	Bomba de vacío o compresor y depósitos.	Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/ aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión.	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos cuatro frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).		X	
			Al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).			X
			b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión o vacío demasiado largo según los requisitos[1].		X	
			c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
			d) Pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
			e) Daño externo que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado.		X	
			Rendimiento insuficiente del freno de socorro.			X
1.1.4	Indicador de baja presión o manómetro.	Comprobación funcional.	Funcionamiento defectuoso del manómetro o indicador.	X		
			Baja presión no identificable.		X	
1.1.5	Válvula de regulación del freno de mano.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Mando de la válvula roto, dañado o excesivamente desgastado.		X	
			b) Mando de la válvula o válvula en sí inseguros.		X	
			c) Conexiones flojas o fugas.		X	
			d) Funcionamiento insatisfactorio.		X	
1.1.6	Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Sujeción incorrecta del trinquete.		X	
			b) Desgaste del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete.	X		
			Desgaste excesivo.		X	
			c) Recorrido excesivo de la palanca, indicio de un ajuste incorrecto.		X	
			d) El accionador falta, está estropeado o inactivo.		X	
			e) Funcionamiento incorrecto; el indicador de aviso señala anomalía.		X	
1.1.7	Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva.		X	
			Afecta a su función.			X
			b) Descarga excesiva de aceite del compresor.	X		
			c) Válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
			d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico.		X	
			Afecta a su función.			X
1.1.8	Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos).	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque.	a) Válvula de paso o válvula de cierre automática defectuosa.	X		
			Afecta a su función.		X	
			b) Válvula de paso o válvula insegura o montada incorrectamente.	X		
			Afecta a su función.		X	
			c) Pérdidas excesivas.		X	
			Afecta a su función.			X
			d) Funcionamiento incorrecto.		X	
			Afecta al funcionamiento de los frenos.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.1.9	Acumulador o depósito de presión.	Inspección visual.	a) Depósito ligeramente estropeado o ligeramente corroído.	X		
			Depósito muy estropeado. Corroído o con pérdidas.		X	
			b) Dispositivo de vaciado inoperante.		X	
			c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.		X	
1.1.10	Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Sistema de asistencia de frenado defectuoso o ineficaz.		X	
			Si no funciona.			X
			b) Cilindro de mando defectuoso, pero el freno sigue funcionando.		X	
			Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas.			X
			c) Cilindro de mando inseguro, pero el freno sigue funcionando.		X	
			Cilindro de mando inseguro.			X
			d) Líquido de frenos insuficiente por debajo de la marca MIN.	X		
			Líquido de frenos considerablemente por debajo de la marca MIN.		X	
			Líquido de frenos no visible.			X
			e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
			f) Testigo del líquido de frenos encendido o defectuoso.	X		
			g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X		
1.1.11	Tubos rígidos de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
			b) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos).		X	
			Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).			X
			c) Tubos dañados o excesivamente corroídos.		X	
			Esto afecta al funcionamiento de los frenos por bloqueo o riesgo inminente de pérdidas.			X
			d) Tubos en posición incorrecta.	X		
			Riesgos de daños.		X	
1.1.12	Tubos flexibles de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
			b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos.	X		
			Tubos flexibles dañados o rozados.		X	
			c) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos).		X	
			Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).			X
			d) Tubos flexibles deformados por la presión.		X	
			Cable dañado.			X
			e) Tubos flexibles porosos.		X	
1.1.13	Guarniciones para frenos.	Inspección visual.	a) Forro o guarnición desgastados (se alcanza la marca mínima).		X	
			Forro o guarnición desgastados (no es visible la marca mínima).			X
			b) Forro o guarnición manchados (aceite, grasa, etc.)		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			c) Ausencia de forro o guarnición o colocación incorrecta.			X
1.1.14	Tambores y discos de los frenos.	Inspección visual.	a) Tambor o disco desgastado.		X	
			Tambor o disco excesivamente rayado, agrietado, inseguro o fracturado.			X
			b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.).		X	
			Afecta seriamente al rendimiento del frenado.			X
			c) Ausencia de tambor o disco.			X
			d) Placa de anclaje insegura.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.1.15	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Cables estropeados, enredados.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			b) Componentes excesivamente desgastados o corroídos.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			c) Cables, varillas o juntas inseguras.		X	
			d) Guía de cable defectuosa.		X	
			e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos.		X	
			f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indican un desajuste o un desgaste excesivo.		X	
1.1.16	Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Accionadores agrietados o estropeados.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			b) Accionadores con pérdidas.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			d) Corrosión excesiva del accionador.		X	
			Con riesgo de que se produzcan grietas.			X
			e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma.		X	
			Afecta al rendimiento de los frenos (reserva insuficiente para el movimiento).			X
			f) Guardapolvo dañado.	X		
			Ausencia del guardapolvo o daños excesivos en el mismo.		X	
1.1.17	Válvula sensora de carga.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Conexión defectuosa.		X	
			b) Conexión ajustada incorrectamente.		X	
			c) Válvula agarrotada o inoperante (el ABS funciona).		X	
			Válvula agarrotada o inoperante.			X
			d) Ausencia de válvula (cuando sea obligatorio).			X
			e) Ausencia de la placa de datos.	X		
			f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos[1].	X		
1.1.18	Ajustadores de tensión automáticos e indicadores.	Inspección visual.	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto.		X	
			b) Ajustador defectuoso.		X	
			c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19	Sistema de deceleración (si está instalado o se exige).	Inspección visual.	a) Conexiones o montaje inseguros.	X		
			Afecta a su función.		X	
			b) Sistema ausente o claramente defectuoso.		X	
1.1.20	Funcionamiento automático de los frenos de remolque.	Desconexión del acoplamiento entre vehículo tractor y remolque.	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21	Sistema completo de frenado.	Inspección visual.	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroídos, lo que afecta al sistema de frenado.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			b) Pérdida excesiva de aire o líquido de frenos.	X		
			Afecta a la función del sistema.		X	
			c) Componentes inseguros o montados incorrectamente.		X	
			d) Modificaciones peligrosas de cualquier componente[3].		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
1.1.22	Conexiones para control (si están instaladas o se exigen).	Inspección visual.	Ausentes.		X	
1.1.23	Freno de inercia.	Inspección visual y funcionamiento.	Eficacia insuficiente.		X	
1.2	Rendimiento y eficacia del freno de servicio.					

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.2.1	Rendimiento (E).	En una prueba realizada en un frenómetro de rodillos, accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas.		X	
			Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.			X
			b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta.		X	
			El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.			X
			c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
			d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.		X	
			e) Fluctuación excesiva de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X	
1.2.2	Eficacia (E).	Prueba con frenómetro de rodillos según el peso en el momento de la inspección o, si no puede utilizarse por razones técnicas, prueba en carretera con un decelerómetro con indicación o registro del resultado (1).	No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes (2):			
			Categorías M_1, M_2 y M_3: 50 % (3).		X	
			Categoría N_1: 45 %.			
			Categorías N_2 y N_3: 43 % (4).			
			Categorías O_3 y O_4: 40 % (5).			
			Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores.			X
1.3	Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente).					
1.3.1	Rendimiento (E).	Si el sistema de frenos secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.1.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas.		X	
			Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.			X
			b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de otra rueda del mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta.		X	
			El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.			X
			c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
1.3.2	Eficacia (E).	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2.	El esfuerzo de frenado es inferior al 50 % (6) del rendimiento del freno de servicio exigido e indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada.		X	
			Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.			X
1.4	Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento.					
1.4.1	Rendimiento (E).	Acciónese el freno durante una prueba con frenómetro de rodillos.	Frenado inoperante en un lado o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta.		X	
			Se alcanza menos del 50 % de los valores de esfuerzo de frenado indicados en el punto 1.4.2, respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.			X
1.4.2	Eficiencia (E).	Prueba con frenómetro de rodillos. Si no es posible, entonces mediante prueba en carretera empleando un decelerómetro con indicación o registro del resultado.	No se obtiene en todos los vehículos una relación de frenado de al menos un 16 % respecto a la masa máxima autorizada o, en el caso de los vehículos a motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor).		X	
			Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de la relación de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.			X
1.5	Rendimiento del sistema de deceleración.	Inspección visual y, cuando sea posible, comprobación del funcionamiento del sistema.	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de freno motor).		X	
			b) El sistema no funciona.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.6	Sistema antibloqueo de frenos (ABS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
			b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
			c) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
			d) Conexiones dañadas.		X	
			e) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
			f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.7	Sistema de frenado electrónico (EBS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
			b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
			c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
			d) La conexión entre el vehículo tractor y el remolque es incompatible o falta.			X
1.8	Líquido de frenos.	Inspección visual.	Líquido de frenos contaminado o con sedimentos.		X	
			Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso.			X
2.	Dirección.					
2.1	Estado mecánico.					
2.1.1	Estado del mecanismo de dirección.	Inspección visual del funcionamiento de la caja de la dirección mientras gira el volante.	a) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas.		X	
			Afecta a su función.			X
			b) Desgaste excesivo del eje de dirección.		X	
			Afecta a su función.			X
			c) Holgura excesiva del eje de dirección.		X	
			Afecta a su función.			X
			d) Fugas.		X	
			Fugas con goteo.			X
2.1.2	Fijación de la caja de dirección.	Inspección visual de la fijación al chasis de la caja de dirección mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda.	a) La fijación de la caja de dirección no es segura.		X	
			Fijaciones peligrosamente sueltas u holgura relativa visible con respecto al chasis/carrocería.			X
			b) Orificios de sujeción al chasis ovalados.		X	
			Afecta gravemente a las fijaciones.			X
			c) Pernos de sujeción ausentes o rotos.		X	
			Afecta gravemente a las fijaciones.			X
			d) Rotura de la caja de dirección.		X	
			Afecta a la estabilidad o a la fijación de la caja.			X
2.1.3	Estado de la articulación del mecanismo de dirección.	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda.	a) Holgura relativa entre componentes que deberían estar fijos.		X	
			Holgura excesiva o probabilidad de desconexión.			X
			b) Desgaste excesivo en juntas.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			c) Roturas o deformación de cualquier componente.		X	
			Afecta a su función.			X
			d) Ausencia de dispositivos de inmovilización.		X	
			e) Falta de alineación de componentes (por ejemplo biela de arrastre o barra de acoplamiento).		X	
			f) Modificación peligrosa [3].		X	
			Afecta a su función.			X
			g) Guardapolvo dañado o deteriorado.	X		
			Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado.		X	
2.1.4	Funcionamiento del mecanismo de la dirección.	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda con las ruedas en el suelo y el motor en marcha (dirección asistida).	a) El movimiento de la articulación interfiere con alguna parte fija del chasis.		X	
			b) Los topes de la dirección no actúan o no existen.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
2.1.5	Dirección asistida.	Comprobar la existencia de fugas y el nivel del depósito de líquido hidráulico (si está a la vista) del sistema de dirección. Con las ruedas en el suelo y con el motor en marcha, comprobar que funciona el sistema de dirección asistida.	a) Fugas de líquido.		X	
			b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN).		X	
			Depósito insuficiente.			X
			c) El mecanismo no funciona.		X	
			Afecta a la dirección.			X
			d) El mecanismo está roto o no está sujeto.		X	
			Afecta a la dirección.			X
			e) Componentes no alineados o que tropiezan.		X	
			Afecta a la dirección.			X
			f) Modificación peligrosa [3].		X	
			Afecta a la dirección.			X
			g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos.		X	
			Afecta a la dirección.			X
2.2	Volante o manillar y columna.					
2.2.1	Estado del volante.	Con las ruedas en el suelo, empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura relativa entre el volante y la columna que indica falta de firmeza.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			b) Ausencia de elemento de retención en el buje del volante.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			c) Rotura o falta de fijación del buje, el aro o los radios del volante.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			d) Modificación peligrosa[3].		X	
2.2.2	Columna y de dirección amortiguadores	Empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura excesiva de la fijación del volante hacia arriba o hacia abajo.		X	
			b) Holgura excesiva de la parte superior de la columna en sentido radial desde el eje de la columna.		X	
			c) Unión flexible deteriorada.		X	
			d) Fijación defectuosa.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			e) Modificación peligrosa [3].			X
2.3	Holguras de la dirección.	Con el motor funcionando para vehículos con dirección asistida y con las ruedas de dirección en posición recta, girar ligeramente el volante hacia un lado y otro todo lo que se pueda sin llegar a mover las ruedas. Inspección visual del movimiento libre.	Holgura excesiva de la dirección (por ejemplo, un punto del aro del volante se mueve más de un quinto del diámetro del volante) o no conforme con las especificaciones[1].		X	
			Afecta a la seguridad de la dirección.			X
2.4	Alineación de las ruedas (X) [2].	Inspección visual.	Desalineación evidente.	X		
			Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.		X	
2.5	Plato giratorio del eje del remolque.	Inspección visual o utilización de un detector especialmente adaptado de holguras de rueda.	a) Componente ligeramente dañado.		X	
			Componente muy dañado o agrietado.			X
			b) Holgura excesiva.		X	
			Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.			X
			c) Fijación defectuosa.		X	
			Afecta gravemente a la fijación.			X
2.6	Dirección asistida electrónica (EPS).	Inspección visual y comprobación de la coherencia entre el ángulo del volante y el de las ruedas cuando se enciende o se para el motor, o se utiliza la interfaz electrónica del vehículo.	a) El indicador de anomalías (MIL) del EPS indica anomalías en el sistema.		X	
			b) La dirección asistida no funciona.		X	
			c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
3.	Visibilidad.					
3.1	Campo de visión.	Inspección visual desde el asiento del conductor.	Obstrucción del campo visual del conductor que afecta apreciablemente a su visibilidad hacia el frente o hacia los lados (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
			Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
3.2	Estado de acristaladas las superficies.	Inspección visual.	a) Vidrios o panel transparente (si está permitido) agrietados o descoloridos (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
			Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.		X	
			b) Vidrios o panel transparente (incluyendo recubrimiento reflectante o tintado) no conforme con las especificaciones[1] (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
			Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.		X	
			c) Vidrios o panel transparente en estado inaceptable.		X	
			Afecta de forma significativa a la visibilidad dentro de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas.			X
3.3	Espejos o dispositivos retrovisores.	Inspección visual.	a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos[1] (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles).	X		
			Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.		X	
			b) Espejo o dispositivo ligeramente dañado o flojo.	X		
			Espejo o dispositivo fuera de servicio, muy dañado, flojo o suelto.		X	
			c) No abarca el campo de visión necesario.		X	
3.4	Limpiaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) El limpiaparabrisas no funciona o no está presente.		X	
			b) Goma de la escobilla defectuosa.	X		
			Goma de la escobilla inexistente o claramente defectuosa.		X	
3.5	Lavaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento.	Los lavaparabrisas no funcionan adecuadamente (falta el líquido de lavado pero funciona la bomba o no están bien orientados los chorros de agua).	X		
			Los lavaparabrisas no funcionan.		X	
3.6	Sistema antivaho (X) [2].	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona o lo hace de forma claramente defectuosa.	X		
4.	Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico.					
4.1	Faros.					
4.1.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa o inexistente (luces/ fuentes luminosas múltiples; en caso de LED no funcionan hasta un tercio).	X		
			Luz/fuente luminosa única; en caso de LED afecta gravemente a la visibilidad.		X	
			b) Sistema de proyección ligeramente defectuoso (reflector y lente).	X		
			Sistema de proyección muy defectuoso o inexistente (reflector y lente).		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.		X	
4.1.2	Alineamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Faros muy desalineados.		X	
			b) Fuente luminosa mal instalada.			
4.1.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1] (número de faros iluminados al mismo tiempo).	X		
			Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.		X	
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.1.4	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
			b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen claramente la intensidad de luz o modifican el color emitido.		X	
			c) Fuente luminosa y lámpara no compatibles.		X	
4.1.5	Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios)..	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Dispositivo inoperante.		X	
			b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.		X	
4.1.6	Dispositivos limpiafaros (cuando sean obligatorios)..	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	Dispositivo inoperante.	X		
			En caso de luces de descarga.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
4.2	Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna.					
4.2.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa.		X	
			b) Lente defectuosa.		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.2.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos [1].		X	
			Las luces de posición traseras y las luces laterales pueden apagarse cuando los faros delanteros están encendidos.		X	
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.2.3	Cumplimiento de los requisitos [1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos [1].	X		
			Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.		X	
			b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen la intensidad de luz o modifican el color emitido.	X		
			Luz de posición delantera roja o luz de posición trasera blanca o intensidad de luz muy reducida.		X	
4.3.	Luces de freno.					
4.3.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio).	X		
			Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.		X	
			Ninguna fuente luminosa funciona.			X
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida).	X		
			Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.3.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X		
			Funcionamiento diferido.		X	
			No funciona.			X
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.3.3	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos [1].	X		
			Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.		X	
4.4	Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro.					
4.4.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio).	X		
			Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.		X	
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida).	X		
			Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.4.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X		
			No funciona.		X	
4.4.3	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado o conformes con los requisitos[1].		X	
4.4.4	Cadencia de las pulsaciones.	Inspección visual y funcionamiento.	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos[1] (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	X		
4.5	Luces antiniebla delanteras y traseras.					

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
4.5.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio).	X		
			Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.		X	
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida).	X		
			Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.		X	
4.5.2	Alineamiento (X) [2].	Inspección visual y funcionamiento.	Orientación horizontal del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de corte (línea de corte demasiado baja).	X		
			Línea de corte más alta que la línea de corte de los faros delanteros.		X	
4.5.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos [1].	X		
			No funciona.		X	
4.5.4	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
			b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X		
4.6	Luz de marcha atrás.					
4.6.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa.	X		
			b) Lente defectuosa.	X		
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.6.2	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
			b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].		X	
4.6.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisito[1].	X		
			La luz de marcha atrás puede encenderse sin que la palanca esté en posición de marcha atrás.		X	
4.7	Iluminación de la placa trasera de matrícula.					
4.7.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La lámpara proyecta luz directa o luz blanca hacia atrás.	X		
			b) Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa múltiple.	X		
			Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa única.		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.7.2	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X		
4.8	Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras.					
4.8.1	Estado.	Inspección visual.	a) Equipamiento reflectante defectuoso o dañado.	X		
			Afecta a la reflexión.		X	
			b) Reflector mal sujeto.	X		
			Puede desprenderse.		X	
4.8.2	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual.	Dispositivo, color reflejado o posición no conforme con los requisitos[1].		X	
			Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás.			X
4.9	Testigos obligatorios del equipo de iluminación.					
4.9.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	No funciona.	X		
			No funciona para las luces de cruce o para las luces antiniebla traseras.		X	
4.9.2	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	No conformes con los requisitos[1].	X		
4.10	Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque.	Inspección visual: si es posible, examinar la continuidad eléctrica de la conexión.	a) Componentes fijos no bien sujetos.	X		
			Conector suelto.		X	
			b) Aislamiento dañado o deteriorado.	X		
			Puede provocar un cortocircuito.		X	
			c) Las conexiones eléctricas del vehículo tractor o del remolque no funcionan correctamente.		X	
			No funcionan las luces de freno del remolque.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
4.11	Cableado eléctrico.	Inspección visual, incluyendo el interior del compartimento del motor (en su caso).	a) Cables sueltos o no bien sujetos.	X		
			Fijaciones sueltas, contacto con aristas vivas, probabilidad de desconexión.		X	
			Probabilidad de que el cableado toque elementos calientes, elementos giratorios o el suelo y de que las conexiones (elementos necesarios para los frenos o la dirección) se desconecten.			X
			b) Cables ligeramente deteriorados.	X		
			Cables muy deteriorados.		X	
			Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para los frenos, la dirección).			X
			c) Aislamiento dañado o deteriorado.	X		
			Puede provocar un cortocircuito.		X	
			Riesgo inminente de incendio, formación de chispas.			X
4.12	Lámparas y catadióptricos no obligatorios (X) [2].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos [1].	X		
			Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.		X	
			b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos [1].	X		
			El número de luces en funcionamiento simultáneo supera la intensidad de luz permitida. Emite luz roja por delante o luz blanca por detrás.		X	
			c) Lámpara/catadióptrico mal sujeto.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.13	Batería(s).	Inspección visual.	a) No bien sujeta(s).	X		
			No bien sujeta(s). Puede provocar un cortocircuito.		X	
			b) Fugas.	X		
			Pérdida de sustancias peligrosas.		X	
			c) Interruptor defectuoso (si procede).		X	
			d) Fusibles defectuosos (si procede).		X	
			e) Ventilación inadecuada (si procede).		X	
5.	Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión.					
5.1	Ejes.					
5.1.1	Ejes (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Eje roto o deformado.			X
			b) Mala sujeción al vehículo.		X	
			Estabilidad alterada, afecta a la función: gran holgura relativa con respecto a sus fijaciones.			X
			c) Modificación peligrosa [3].		X	
			Estabilidad alterada, afecta a la función, separación insuficiente con otras partes del vehículo o con el suelo.			X
5.1.2	Manguetas de eje (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos Aplicar una fuerza vertical o lateral a cada rueda y observar el movimiento existente entre el árbol y el mango de eje.	a) Mangueta de eje rota.			X
			b) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o los cojinetes.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			c) Holgura excesiva entre la mangueta y el árbol.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			d) Holgura del pasador de la mangueta en el eje.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
5.1.3	Cojinetes de las ruedas (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos. Hacer bascular la rueda o aplicar una fuerza lateral a cada una de ellas y observar el movimiento hacia arriba de la rueda respecto a la mangueta de eje.	a) Holguras excesivas en un cojinete de rueda.		X	
			Altera la estabilidad de la dirección; peligro de destrucción.			X
			b) Cojinete demasiado apretado, atascado.		X	
			Peligro de sobrecalentamiento; peligro de destrucción.			X
5.2	Ruedas y neumáticos.					
5.2.1	Cubo de rueda.	Inspección visual.	a) Tuercas de las ruedas inexistentes o flojas.		X	
			Fijación inexistente o floja de tal forma que afecta muy gravemente a la seguridad vial.			X
			b) Cubo desgastado o dañado.		X	
			Cubo desgastado o dañado de tal modo que afecta a la fijación segura de las ruedas.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
5.2.2	Ruedas.	Inspección visual de ambos lados de cada rueda con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada.	a) Roturas o defectos de soldadura.			X
			b) Anillos de retención del neumático no correctamente montados.		X	
			Probabilidad de desprendimiento.			X
			c) Rueda deformada o desgastada.		X	
			Afecta a la fijación segura al cubo. Afecta a la fijación segura al neumático.			X
			d) Tamaño, diseño técnico, compatibilidad o tipo no conforme con los requisitos[1] y perjudicial para la seguridad vial.		X	
5.2.3	Neumáticos.	Inspección visual de todo el neumático haciendo rodar el vehículo hacia atrás y hacia delante.	a) Dimensiones del neumático, capacidad de carga, marca de homologación o categoría del índice de velocidad no conformes con los requisitos[1] y perjudiciales para la seguridad vial.		X	
			Capacidad de carga o categoría del índice de velocidad insuficiente para el uso real; el neumático toca otras partes fijas del vehículo, lo que dificulta la conducción segura.			X
			b) Neumáticos de distinto tamaño en el mismo eje o en ruedas gemelas.		X	
			c) Neumáticos de distinta constitución en el mismo eje (radial/diagonal).		X	
			d) Daño o corte grave del neumático.		X	
			Cable visible o dañado.			X
			e) Se puede ver el indicador de desgaste del dibujo de los neumáticos.		X	
			Profundidad del dibujo del neumático no conforme con los requisitos[1].			X
			f) Neumático que roza contra otros componentes (dispositivos antiproyecciones flexibles).	X		
			Neumático que roza contra otros componentes (no dificulta una conducción segura).		X	
			g) Neumáticos recauchutados o reesculturados no conformes con los requisitos[1].		X	
			Capa de protección del cable dañada.			X
5.3	Sistema de suspensión.					
5.3.1	Muelles y estabilizadores (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Muelles mal sujetos al chasis o al eje.		X	
			Holgura relativa visible, fijaciones extremadamente flojas.			X
			b) Algún componente de muelle dañado o roto.		X	
			Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.			X
			c) Muelle inexistente.		X	
			Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.			X
			d) Modificación peligrosa[3].		X	
			Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.			X
5.3.2	Amortiguadores	Inspección visual.	a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje.	X		
			Amortiguador suelto.		X	
			b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.		X	
			c) Amortiguador inexistente.		X	
5.3.3	Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Componentes mal sujetos al chasis o al eje.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			b) Componente dañado o excesivamente corroído.		X	
			Afecta a la estabilidad del componente; componente roto.			X
			c) Modificación peligrosa [3].		X	
			Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
5.3.4	Rótulas de suspensión (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o en los cojinetes o las rótulas de suspensión.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			b) Guardapolvo muy deteriorado.	X		
			Sin guardapolvo o guardapolvo roto.		X	
5.3.5	Suspensión neumática.	Inspección visual.	a) El sistema no funciona.			X
			b) Algún componente dañado, modificado o deteriorado de forma que afecte negativamente al funcionamiento del sistema.		X	
			Afecta gravemente al funcionamiento del sistema.			X
			c) Fuga audible.		X	
			d) Modificación peligrosa.		X	
6.	Chasis y elementos acoplados al chasis.					
6.1	Chasis o bastidor y elementos acoplados.					
6.1.1	Estado general.	Inspección visual.	a) Ligera rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño.		X	
			Grave rotura o deformación de algún larguero o travesaño.			X
			b) Placas de refuerzo o sujeciones sueltas.		X	
			Mayoría de sujeciones sueltas. Resistencia insuficiente de la estructura.			X
			c) Corrosión excesiva que afecta a la rigidez del conjunto.		X	
			Resistencia insuficiente de la estructura.			X
6.1.2	Tubos de escape y silenciadores.	Inspección visual.	a) Sistema de escape mal sujeto o con fugas.		X	
			b) Humos que penetran en la cabina o el habitáculo.		X	
			Peligro para la salud de las personas a bordo.			X
6.1.3	Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción).	Inspección visual utilización de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL.	a) Depósito o conductos mal sujetos, creando un particular riesgo de incendio.			X
			b) Fuga de combustible o tapón de la boca de llenado inexistente o inoperante.		X	
			Riesgo de incendio; pérdida excesiva de materiales peligrosos.			X
			c) Conductos rozados.	X		
			Conductos dañados.		X	
			d) La llave de paso del combustible (si procede) no funciona correctamente.		X	
			e) Riesgo de incendio debido:			X
			– a una fuga de combustible,			
			– a un aislamiento defectuoso del depósito o del escape,			
			– al estado del compartimento del motor.			
			f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no cumple los requisitos; alguna parte del sistema defectuosa[1].			X
6.1.4	Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera.	Inspección visual.	a) Fijación defectuosa o deformaciones que podrían producir lesiones al rozarse o tocarse.		X	
			Riesgo de desprendimiento de las partes. Afecta gravemente a la función.			X
			b) Dispositivo que claramente no cumple los requisitos[1].		X	
6.1.5	Soporte de la rueda de repuesto (en su caso).	Inspección visual.	a) Soporte en mal estado.	X		
			b) Soporte roto o suelto.		X	
			c) Rueda de repuesto no bien sujeta al soporte.		X	
			Riesgo muy grave de desprendimiento.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
6.1.6	Acoplamiento mecánico y equipo de tracción (+ E).	Inspección visual del desgaste y el correcto funcionamiento con especial atención a cualquier dispositivo de seguridad instalado y/o con utilización de un instrumento de medición.	a) Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor sin remolque).		X	
			Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor con remolque).			X
			b) Desgaste excesivo de un componente.		X	
			Por debajo del límite de desgaste.			X
			c) Fijación defectuosa.		X	
			Alguna fijación suelta con un riesgo muy grave de desprendimiento.			X
			d) Dispositivo de seguridad ausente o de funcionamiento incorrecto.		X	
			e) Ningún indicador de acoplamiento funciona.		X	
			f) Obstrucción de la placa de matrícula o de cualquier luz (cuando no se utilice).	X		
			Matrícula ilegible (cuando no se utilice).		X	
			g) Modificación peligrosa[3] (elementos auxiliares).		X	
			Modificación peligrosa[3] (elementos principales).			X
			h) Acoplamiento demasiado endeble, incompatible o dispositivo de acoplamiento que no se ajusta a los requisitos.			X
6.1.7	Transmisión.	Inspección visual.	a) Pernos de sujeción flojos o ausentes.		X	
			Pernos de sujeción flojos o ausentes de tal forma que se pone gravemente en peligro la seguridad vial.			X
			b) Desgaste excesivo de los cojinetes de los ejes de la transmisión.		X	
			Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.			X
			c) Desgaste excesivo de las juntas universales o cadenas/correas de transmisión.		X	
			Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.			X
			d) Juntas flexibles deterioradas.		X	
			Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.			X
			e) Eje dañado o doblado.		X	
			f) Alojamiento del cojinete roto o flojo.		X	
			Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.			X
			g) Guardapolvo muy deteriorado.	X		
			Sin guardapolvo o guardapolvo roto.		X	
			h) Modificación no reglamentaria de la línea motriz.		X	
6.1.8	Anclajes del motor.	Inspección visual.	Anclajes deteriorados, grave y evidentemente dañados.		X	
			Anclajes flojos o rotos.			X
6.1.9	Rendimiento del motor (X) [2.]	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Unidad de control modificada afectando a la seguridad o al medio ambiente.		X	
			b) Modificación del motor afectando a la seguridad o al medio ambiente.			X
6.2	Cabina y carrocería.					
6.2.1	Estado.	Inspección visual.	a) Panel o componente flojo o dañado, que podría causar lesiones.		X	
			Puede desprenderse.			X
			b) Montante flojo en la carrocería.		X	
			Estabilidad alterada.			X
			c) Entrada de humos del motor o del escape.		X	
			Peligro para la salud de las personas a bordo.			X
			d) Modificación peligrosa[3].		X	
			Separación insuficiente entre elementos rotatorios o móviles y la vía pública.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
6.2.2	Fijación.	Inspección visual.	a) Carrocería o cabina mal sujeta.		X	
			Afecta a la estabilidad.			X
			b) Carrocería/cabina claramente mal centrada en el chasis.		X	
			c) Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/ cabina al chasis o a elementos transversales y simetría.		X	
			Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/ cabina al chasis o a elementos transversales de tal forma que pone gravemente en peligro la seguridad vial.			X
			d) Corrosión excesiva de los puntos de sujeción en carrocerías integrales.		X	
			Estabilidad alterada.			X
6.2.3	Puertas y manillas.	Inspección visual.	a) Una puerta no se abre o no se cierra adecuadamente.		X	
			b) Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas correderas).		X	
			Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas no correderas).			X
			c) Puerta, bisagras, manillas o montante, deteriorados.	X		
			Puerta, bisagras, goznes, manillas o montante, ausentes o sueltos.		X	
6.2.4	Suelo.	Inspección visual.	Suelo flojo o muy deteriorado.		X	
			Estabilidad insuficiente.			X
6.2.5	Asiento del conductor.	Inspección visual.	a) Asiento con estructura defectuosa.		X	
			Asiento suelto.			X
			b) El mecanismo de ajuste no funciona correctamente.		X	
			Asiento móvil o no puede fijarse el respaldo.			X
6.2.6	Los demás asientos.	Inspección visual.	a) Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos auxiliares).	X		
			Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos principales).		X	
			b) Asientos no montados de forma reglamentaria[1].	X		
			Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.		X	
6.2.7	Controles de conducción.	Inspección visual y funcionamiento.	Algún mando necesario para la conducción segura del vehículo no funciona correctamente.		X	
			Funcionamiento seguro afectado.			X
6.2.8	Escalones de acceso a la cabina.	Inspección visual.	a) Peldaño o apoyo de pie inseguro.	X		
			Estabilidad insuficiente.		X	
			b) Peldaño o apoyo en un estado que hace probables las lesiones a los usuarios.		X	
6.2.9	Otros equipos y accesorios interiores y exteriores.	Inspección visual.	a) Sujeción incorrecta de otros equipos o accesorios.		X	
			b) Otros equipos o accesorios no conformes con los requisitos[1].	X		
			Los elementos montados pueden provocar lesiones; afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
			c) Equipo hidráulico con fugas.	X		
			Pérdidas cuantiosas de materiales peligrosos.		X	
6.2.10	Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.	X		
			Pueden provocar lesiones; pueden desprenderse.		X	
			b) Insuficiente separación de la rueda (antiproyección).	X		
			Insuficiente separación de la rueda (guardabarros).		X	
			c) No conformes con los requisitos[1].	X		
			Cobertura insuficiente de la banda de rodamiento.		X	
7.	Equipos diversos.					
7.1	Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción.					
7.1.1	Fijación de cinturones de seguridad/ hebillas.	Inspección visual.	a) Punto de anclaje muy deteriorado.		X	
			Afecta a la estabilidad.			X
			b) Anclaje suelto.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
7.1.2	Estado de cinturones de seguridad/ hebillas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Cinturón de seguridad obligatorio inexistente.		X	
			b) Cinturón de seguridad dañado.	X		
			Corte o señales de deformación.		X	
			c) Cinturón de seguridad no conforme con los requisitos[1].		X	
			d) Hebilla de cinturón de seguridad dañada o de funcionamiento incorrecto.		X	
			e) Retractor de cinturón de seguridad dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
7.1.3	Limitador de carga de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Limitador de carga claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
			b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.4	Pretensores de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Pretensor claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
			b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.5	Airbag.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Airbags ausentes de manera evidente o no adecuados para el vehículo.		X	
			b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
			c) Airbag que claramente no funciona.		X	
7.1.6	Sistemas SRS.	Inspección visual del indicador de anomalías (MIL) o utilización de la interfaz electrónica.	a) El indicador de anomalías (MIL) del SRS indica algún fallo del sistema.		X	
			b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.2	Extintor (X) [2].	Inspección visual.	a) Falta.		X	
			b) No conformes con los requisitos[1].	X		
			Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).		X	
7.3	Cerraduras y dispositivos antirrobo.	Inspección visual y funcionamiento.	a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
			b) Defectuoso.		X	
			Bloqueo o inmovilización imprevistos.			X
7.4	Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) (X) [2].	Inspección visual.	a) No existe o está incompleto.	X		
			b) No conformes con los requisitos[1].	X		
7.5	Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) (X) [2].	Inspección visual.	Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos[1].	X		
7.6	Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) (X) [2].	Inspección visual.	Faltan o están en mal estado, estabilidad o dimensión insuficientes.		X	
7.7	Dispositivo productor de señales acústicas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funciona adecuadamente.	X		
			No funciona.		X	
			b) Accionamiento inseguro.	X		
			c) No conformes con los requisitos [1].	X		
			El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.		X	
7.8	Velocímetro.	Inspección visual o comprobación de su funcionamiento durante la prueba en carretera o por medios electrónicos.	a) No instalado conforme a los requisitos [1].	X		
			Falta (si es obligatorio).		X	
			b) Funcionamiento alterado.	X		
			Totalmente inoperante.		X	
			c) Sin iluminación suficiente.	X		
			Sin ninguna iluminación.		X	
7.9	Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual.	a) No instalado conforme a los requisitos [1].		X	
			b) Inoperante.		X	
			c) Precintos defectuosos o inexistentes.		X	
			d) Placa de instalación inexistente, ilegible o caducada.		X	
			e) Manipulación evidente.		X	
			f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.10	Dispositivo limitador de velocidad (si está montado/si es obligatorio) (+ E).	Inspección visual y de su funcionamiento si el equipo está disponible.	a) No instalado conforme a los requisitos [1].		X	
			b) Claramente inoperante.		X	
			c) Velocidad fijada incorrecta (si se comprueba).		X	
			d) Placa de calibrado inexistente, ilegible o pasada de fecha.		X	
			e) Placa inexistente o ilegible.		X	
			f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.11	Cuentakilómetros (si está disponible) (X)[2].	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir o falsear el kilometraje registrado de un vehículo.		X	
			b) Claramente fuera de servicio.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
7.12	Control electrónico de estabilidad (ESC) si está montado/si es obligatorio (X)[2]	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
			b) Conexiones dañadas.		X	
			c) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
			d) Interruptor dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
			e) El indicador de anomalías fallo del sistema (MIL) del ESC indica algún fallo.		X	
			f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
8.	Emisiones contaminantes.					
8.1	Ruido.					
8.1.1	Sistema de supresión del ruido (+ E).	Evaluación subjetiva (a menos que el inspector considere que el nivel de ruido puede estar en el límite, en cuyo caso se puede realizar una medición del ruido emitido por un vehículo en reposo empleando un sonómetro).	a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos[1].		X	
			b) Algún componente del sistema de supresión de ruido está flojo, dañado, incorrectamente instalado, ausente o claramente modificado de forma que afecta negativamente a los niveles de ruido.		X	
			Riesgo muy grave de desprendimiento.			X
8.2	Emisiones de gases de escape.					
8.2.1	Emisiones de motor de encendido por chispa.					
8.2.1.1	Equipo de control de las emisiones de gases de escape.	Inspección visual.	a) Equipo de control de emisiones montado por el fabricante ausente, modificado o claramente defectuoso.		X	
			b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.		X	
			c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.			
8.2.1.2	Emisiones gaseosas (E).	– Para los vehículos hasta las categorías Euro 5 y Euro V (7): Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos[1] o lectura del DAB Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos. – Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI (8): Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos[1] o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos[1]. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos. Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.	a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante.		X	
			b) o, si no consta tal información, las emisiones de CO superan: i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, – 4,5 %, o – 3,5 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos [1]; ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, – con el motor al ralentí, 0,5 %, – con el motor al ralentí acelerado 0,3 %, o – con el motor al ralentí, 0,3 % (7), – con el motor al ralentí acelerado 0,2 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos[1].		X	
			c) Coeficiente lambda superior a 1 ± 0,03 o no conforme con la especificación del fabricante.		X	
			d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.		X	
			e) La medición realizada por los sensores remotos indica una falta de conformidad significativa.		X	
8.2.2	Emisiones de motores de encendido por compresión.					
8.2.2.1	Equipo de control de la emisión de gases de escape.	Inspección visual.	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuoso del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante.		X	
			b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.		X	
			c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.		X	
			d) Reactivo insuficiente, en su caso.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
8.2.2.2	Opacidad. Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito.	– Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V (9): Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos[1], la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.		X	
		– Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI (8): Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB según las recomendaciones del fabricante y otros requisitos[1].				
		Preacondicionamiento del vehículo: 1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias;	b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos[1] no permitan la utilización de valores de referencia, – en motores de aspiración natural: 2,5 m^{1}, – en motores de turbocompresión: 3,0 m^{1}, o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos[1] o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos[1], 1,5 m^{-1} (10), o 0,7 m^{-1} (11).		X	
		2. Requisitos previos: i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor. ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.			X	
		Procedimiento de ensayo. 1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.	c) Mediciones mediante sensores remotos muestran un incumplimiento importante.		X	
		2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.				
		3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3, debe ser, de al menos, 2 segundos.				

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
		4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.				
		5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.				
		Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.				
8.4	Otros elementos relacionados con el medio ambiente.					
8.4.1	Fugas de líquidos.		Cualquier fuga de líquido, distinto del agua, que pueda dañar el medio ambiente o plantear un riesgo de seguridad para otros usuarios de la vía pública.		X	
			Goteo continuo que suponga un riesgo muy grave.			X
9.	Pruebas suplementarias para los vehículos que transportan personas, de las categorías M_2, M_3.					
9.1	Puertas.					
9.1.1	Puertas de entrada y salida.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
			b) Estado deteriorado.	X		
			Puede provocar lesiones.		X	
			c) Mando de emergencia defectuoso.		X	
			d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso defectuoso.		X	
9.1.2	Salidas de emergencia.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
			b) Rótulos de salidas de emergencia ilegibles.	X		
			Rótulos de salidas de emergencia ausentes.		X	
			c) Ausencia de martillo para romper vidrio.	X		
			d) Acceso bloqueado.		X	
9.2	Sistemas antivaho y antihielo (X)[2].	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funcionan correctamente.	X		
			Afectan a la seguridad del funcionamiento del vehículo.		X	
			b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros.		X	
			Peligro para la salud de las personas a bordo.			X
			c) Deshielo defectuoso (si es obligatorio).		X	
9.3	Sistemas de ventilación y calefacción (X)[2].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.	X		
			Riesgo para la salud de las personas a bordo.		X	
			b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros.		X	
			Peligro para la salud de las personas a bordo.			X
9.4	Asientos.					
9.4.1	Asientos de pasajeros (incluidos los asientos para acompañantes y los sistemas de retención infantil cuando corresponda).	Inspección visual.	Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente.	X		
			Bloquean la salida de emergencia.		X	
9.4.2	Asiento del conductor (requisitos adicionales).	Inspección visual.	a) Dispositivos especiales defectuosos tales como protección antideslumbrante (parasol).	X		
			Campo de visión impedido.		X	
			b) Protección para el conductor suelta.	X		
			Puede provocar lesiones.		X	
9.5	Dispositivos de alumbrado interior y navegación (X)[2].	Inspección visual y funcionamiento.	Dispositivo defectuoso.	X		
			Totalmente inoperante.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
9.6	Pasarelas, zonas de permanencia en pie.	Inspección visual.	a) Piso inseguro.		X	
			Afecta a la estabilidad.			X
			b) Estribos y asideros defectuosos.	X		
			Mal sujeto o inutilizable.		X	
9.7	Escalas y peldaños.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Estado deteriorado.	X		
			Estado dañado.		X	
			Afecta a la estabilidad.			X
			b) Los peldaños retráctiles no funcionan correctamente.		X	
9.8	Sistema de comunicación con los pasajeros (X)[2].	Inspección visual y funcionamiento.	Sistema defectuoso.	X		
			Totalmente inoperante.		X	
9.9	Letreros (X)[2].	Inspección visual.	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible.	X		
			Información falsa.		X	
9.10	Requisitos relativos al transporte de niños (X)[2].					
9.10.1	Puertas.	Inspección visual.	Protección de puertas no conforme con los requisitos[1] relativos a esta forma de transporte.		X	
9.10.2	Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes.	X		
9.11.	Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida (X) [2].					
9.11.1	Puertas, rampas y elevadores.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.	X		
			Afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
			b) Estado deteriorado.	X		
			Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.		X	
			c) Mando(s) defectuoso(s).	X		
			Afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
			d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s).	X		
			No funciona.		X	
9.11.2	Sistema de retención de silla de ruedas.	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Funcionamiento defectuoso.	X		
			Afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
			b) Estado deteriorado.	X		
			Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.		X	
			c) Mando(s) defectuoso(s).	X		
			Afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
9.11.3	Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes.		X	

(1) El porcentaje de la eficiencia de frenado se calcula dividiendo el esfuerzo total de frenado que se alcanza cuando se usa el freno por el peso del vehículo o, en el caso de un semirremolque, por la suma de las cargas del eje y se multiplica el resultado por 100.

(2) Las categorías de vehículos que están excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva figuran en el cuadro a título orientativo.

(3) 48 % para vehículos que no dispongan de ABS o sin homologación de tipo antes del 1 de octubre de 1991.

(4) 45 % para vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha especificada en los requisitos (de ambas fechas, la que sea posterior).

(5) 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.

(6) 2,2 m/s2 en el caso de los vehículos N1, N2 y N3.

(7) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/EEC, al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.

(8) Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 2 (Euro 6) y al Reglamento (CE) no 595/2009 (Euro VI).

(9) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.

(10) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila B del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE; fila B1, B2 o C del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE, o bien matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

(11) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n.º 715/2007. Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

Notas explicativas:

[1] Los «requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha en que esta se produjo, o en la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones a posteriori o por la legislación nacional del país de matriculación. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.

[2] (X) Identifica aquellos elementos que están relacionados con el estado del vehículo y su aptitud para circular pero que no se consideran esenciales en una inspección técnica de vehículos.

[3] Modificación peligrosa significa aquella modificación que afecta negativamente a la seguridad vial del vehículo o tiene un efecto desproporcionado o adverso en el medio ambiente. E Se requiere la utilización de equipos para inspeccionar este elemento.

ANEXO III

Sujección de la carga

I. Principios aplicables a la sujeción de la carga

1. La sujeción de la carga soportará las siguientes fuerzas generadas por la aceleración/deceleración del vehículo:

– en el sentido de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,8, y
– en sentido lateral: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
– en sentido contrario al de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
– en general debe impedir la inclinación longitudinal o transversal de la carga.

2. Para el reparto de la carga se tendrán en cuenta las cargas máximas de eje autorizadas así como las cargas mínimas de eje necesarias dentro de los límites de la masa máxima autorizada del vehículo, en consonancia con la legislación sobre pesos y dimensiones de vehículos.

3. A la hora de sujetar la carga, se tendrán en cuenta los requisitos de resistencia de algunos componentes de los vehículos como los puntos de amarre frontales, laterales, traseros, teleros cuando se utilicen para tal fin.

4. Podrá utilizarse uno o varios de los siguientes métodos de retención para sujetar la carga:

– enganche,
– inmovilización (local/general),
– amarre directo,
– amarre superior.

5. Normas aplicables:

Norma	Asunto
– EN 12195-1	Cálculo de las fuerzas de amarre.
– EN 12640	Puntos de amarre.
– EN 12642	Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos.
– EN 12195-2	Cinchas de amarre de fibras sintéticas.
– EN 12195-3	Cadenas de amarre.
– EN 12195-4	Cables de acero de amarre.
– ISO 1161, ISO 1496	Contenedor ISO.
– EN 283	Cajas móviles.
– EN 12641	Lonas.
– EUMOS 40511	Postes-Teleros.
– EUMOS 40509	Empaquetado para transporte.

II. Inspección de la sujeción de la carga.

1. Clasificación de las deficiencias.

Las deficiencias se clasificarán en una de las categorías siguientes:

• Deficiencia leve: Se habla de deficiencia menor cuando la carga está sujeta correctamente pero cabría formular recomendaciones en materia de seguridad.

• Deficiencia grave: Se habla de deficiencia grave cuando la carga no ha sido sujeta suficientemente y cabe la posibilidad de un desplazamiento o vuelco significativo de la carga o de partes de la misma.

• Deficiencia peligrosa: Se habla de deficiencia peligrosa si se pone en peligro directo la seguridad del tráfico debido al riesgo de pérdida de la carga o de partes de la misma, por un peligro derivado directamente de la carga o por la puesta en peligro inmediata de personas.

Si se observan varias deficiencias, el transporte se clasificará en el grupo de deficiencias más alto. En caso de observarse varias deficiencias, dado que cabe esperar que el efecto combinado de las mismas las refuerce, el transporte se clasificará en el nivel de deficiencia superior.

2. Métodos de inspección.

El método de inspección consiste en una evaluación visual de que se usa correctamente el número necesario de medidas adecuadas para sujetar la carga o la medida de las fuerzas de tensión, el cálculo de la eficiencia de la sujeción y la verificación de los certificados, en su caso.

3. Evaluación de las deficiencias.

En el cuadro 1 se presentan las normas que pueden aplicarse durante una inspección de sujeción de la carga para determinar si el estado del transporte es aceptable.

La categoría de las deficiencias se determinará con arreglo a la clasificación que se establece en el punto 1 de este capítulo, caso por caso.

Los valores que aparecen en el siguiente cuadro se ofrecen a título indicativo como directrices para determinar la categoría de una deficiencia determinada en función de las circunstancias concretas, dependiendo en particular de la naturaleza de la carga y de la discreción del inspector.

Para el transporte incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 95/50/CE del Consejo (1), se pueden aplicar requisitos más específicos.

(1) Directiva 95/50/CE, del Consejo, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (DO L 249 de 17.10.1995, p. 35).

Cuadro 1

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
A	El empaquetado para transporte no permite una sujeción adecuada de la carga.	A discreción del inspector.		
B	Una o más unidades de la carga no están colocadas correctamente.	A discreción del inspector.		
C	El vehículo no es adecuado para la carga que se transporta (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10).	A discreción del inspector.		
D	Defectos manifiestos de la superestructura del vehículo (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10).	A discreción del inspector.		
10	Idoneidad del vehículo.			
10.1	Pared frontal (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.1.1	Parte oxidada o deformada.		x	
	Parte fisurada que pone en peligro la integridad del compartimento de carga.			x
10.1.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.2	Paredes laterales (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.2.1	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan.			x
10.2.2	Resistencia insuficiente del soporte (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.2.3	Mal estado de los paneles de las paredes laterales.		x	
	Parte fisurada.			x
10.3	Pared posterior (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.3.1	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan.			x
10.3.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.4	Teleros (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.4.1	Parte oxidada o deformada, o amarre insuficiente al vehículo.		x	
	Parte fisurada; amarre al vehículo inestable.			x
10.4.2	Mala resistencia o diseño.		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.5	Puntos de amarre (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.5.1	Mal estado o diseño.		x	
	No pueden soportar las fuerzas de amarre necesarias.			x
10.5.2	Número insuficiente.		x	
	Número insuficiente para soportar las fuerzas de amarre necesarias.			x
10.6	Estructuras especiales exigidas (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.6.1	Mal estado, dañado.		x	
	Parte fisurada; no apta para soportar la fuerza de retención.			x
10.6.2	No apta para la carga transportada.		x	
	Ausente.			x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
10.7	Suelo (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.7.1	Mal estado, dañado.		x	
	Parte fisurada; No apto para soportar carga.			x
10.7.2	Límite de carga insuficiente.		x	
	No apto para soportar carga.			x
20	Cierre, bloqueo y amarre directo.			
20.1	Amarre director de la carga (bloqueo).			
20.1.1	Demasiada distancia entre la carga y la parte frontal:			
20.1.1.1	Demasiada distancia con la pared frontal si se utiliza para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.1.2	Demasiada distancia con las paredes laterales si se utilizan para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.1.3	Demasiada distancia con la pared posterior si se utiliza para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.2	Dispositivos de sujeción, como raíles de amarre, vigas de bloqueo, tablillas y cuñas en las paredes frontal, laterales y posterior.			
20.1.2.1	Fijación al vehículo inadecuada.	x		
	Fijación insuficiente.		x	
	No aptos para soportar las fuerzas de retención, flojos.			x
20.1.2.2	Sujeción inadecuada.	x		
	Sujeción insuficiente.		x	
	Totalmente ineficaces.			x
20.1.2.3	Equipo de sujeción poco adaptado.		x	
	Equipo de sujeción totalmente inadecuado.			x
20.1.2.4.	Método escogido para la sujeción del embalaje: subóptimo.		x	
	Método elegido totalmente inadecuado.			x
20.1.3	Sujeción directa con redes y lonas.			
20.1.3.1	Estado de las redes y de las lonas (falta la etiqueta/están dañadas pero pueden servir).	x		
	Dispositivos de retención de la carga dañados.		x	
	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso.			x
20.1.3.2	Resistencia insuficiente de las redes y lonas.		x	
	Capacidad inferior a dos tercios de las fuerzas de retención requeridas.			x
20.1.3.3	Fijación insuficiente de las redes y lonas.		x	
	Fijación con una capacidad menor para soportar dos tercios de las fuerzas de retención requeridas.			x
20.1.3.4	Adecuación insuficiente de las redes y lonas para la sujeción de la carga.		x	
	Totalmente inadecuadas.			x
20.1.4	Separación y relleno de las unidades de carga o de los espacios libres.			
20.1.4.1	Inadecuación de la unidad de separación y relleno.		x	
	Separación o espacios libres demasiado amplios.			x
20.1.5	Amarre directo (horizontal, transversal, diagonal, con bucles o resortes).			
20.1.5.1	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.2	Sujeción por fricción.			
20.2.1	Alcance de las fuerzas de sujeción requeridas.			
20.2.1.1	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.3	Dispositivos de retención de la carga utilizados.			
20.3.1	Inadecuación de los dispositivos de retención de la carga.		x	
	Dispositivo totalmente inadecuado.			x
20.3.2	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque)/está dañada pero el dispositivo funciona adecuadamente.	x		
	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque)/está dañada y el dispositivo está muy deteriorado.		x	
20.3.3	Dispositivos de retención de la carga dañados.		x	
	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso.			x
20.3.4	Tornos de amarre utilizados de forma incorrecta.		x	
	Tornos de amarre defectuosos.			x
20.3.5	Uso incorrecto de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo falta de protección de las aristas).		x	
	Uso defectuoso de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo nudos).			x
20.3.6	Fijación de los dispositivos de retención de la carga inadecuada.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.4	Equipo adicional (por ejemplo alfombras antideslizantes, protectores de aristas, ríeles).			
20.4.1	Se emplea un equipo inadecuado.	x		
	Se emplea un equipo incorrecto o defectuoso.		x	
	Se emplea un equipo totalmente inadecuado.			x
20.5	Transporte de productos a granel, ligeros y sueltos.			
20.5.1	Productos a granel que vuelan al circular el vehículo y que pueden distraer a otros vehículos.		x	
	Supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.5.2.	Productos a granel mal sujetos.		x	
	Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.5.3	Productos ligeros sin cubrir.		x	
	Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.6	Transporte de trozas.			
20.6.1	Pérdida parcial del producto transportado (troncos).			x
20.6.2	Fuerzas de sujeción de la unidad de carga inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
30	Carga totalmente suelta.			x

ANEXO IV

(anverso)

MODELO DE INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA MÁS MINUCIOSA CON UNA LISTA DE LOS PUNTOS OBJETO DE CONTROL

1. Lugar de la inspección técnica en carretera .....

2. Fecha .....

3. Hora .....

4. Signo distintivo del país y número de matrícula del vehículo .....

5. Identificación del vehículo/número NIV .....

6. Categoría del vehículo

(a)	N_2[(a)] (3,5-12 toneladas)	☐
(b)	N_3[(a)] (más de 12 toneladas)	☐
(c)	O_3[(a)] (3,5-10 toneladas)	☐
(d)	O_4[(a)] (más de 10 toneladas)	☐
(e)	M_2[(a)] (> 9 plazas[(b)], hasta 5 toneladas)	☐
(f)	M_3[(a)] (> 9 plazas[(b)], más de 5 toneladas)	☐
(g)	T5	☐
(h)	Otras categorías de vehículos (especifíquese)	☐

7. Lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección

8. Empresa que efectúa transporte

a) Nombre y dirección .....

.....

b) Número de la licencia comunitaria[(c)] [Reglamentos (CE) nº 1072/2009 y nº 1073/2009] .....

9. Nombre del conductor .....

10. Elementos controlados

		Controlado[d]	Rechazado[e]
0)	Identificación[f]	☐	☐
1)	Dispositivos de frenado[f]	☐	☐
2)	Dirección[f]	☐	☐
3)	Visibilidad[f]	☐	☐
4)	Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico[f]	☐	☐
5)	Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión[f]	☐	☐
6)	Chasis y elementos acoplados al chasis[f]	☐	☐
7)	Equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad[f]	☐	☐
8)	Emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el derrame de combustible o aceite[f]	☐	☐
9)	Inspecciones adicionales para los vehículos de las categorías M_2 y M_3[f]	☐	☐
10)	Sujeción de la carga[f]	☐	☐

11. Resultados de la inspección:

Aprobado	☐
Rechazado	☐
Prohibición o restricción de la utilización del vehículo, que presenta deficiencias peligrosas	☐

12. Varios/observaciones: .....

13. Autoridad/funcionario o inspector que ha efectuado la inspección

Firma:

Autoridad competente/funcionario o inspector	Conductor
.....	.....

Notas:

a) Categorías de vehículos con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2014/47/UE.

b) Número de asientos, incluido el del conductor (punto S.1 del certificado de matrícula).

c) Si se dispone de ella.

d) «Controlado» significa que se han inspeccionado al menos uno o varios elementos de los puntos recogidos en los anexos II o III de la Directiva 2014/47/UE, de este grupo y no se ha encontrado ninguna deficiencia o sólo alguna leve.

e) Los elementos rechazados que presentan deficiencias graves o peligrosas se indican en el reverso.

f) Métodos para inspeccionar y evaluar las deficiencias con arreglo a los anexos II o III de la Directiva 2014/47/UE.

(reverso)

0.	**IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO**
0.1.	Placas de matrícula
0.2.	Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo
1.	**DISPOSITIVOS DE FRENADO**
1.1.	Estado mecánico y funcionamiento
1.1.1.	Vástago del pedal de freno
1.1.2.	Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado
1.1.3.	Bomba de vacío o compresor y depósitos
1.1.4.	Indicador de baja presión o manómetro
1.1.5.	Válvula de regulación del freno de mano
1.1.6.	Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento
1.1.7.	Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores)
1.1.8.	Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos)
1.1.9.	Acumulador o depósito de presión
1.1.10.	Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)
1.1.11.	Tubos rígidos de los frenos
1.1.12.	Tubos flexibles de los frenos
1.1.13.	Guarniciones para frenos
1.1.14.	Tambores y discos de los frenos
1.1.15.	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones
1.1.16.	Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado)
1.1.17.	Válvula sensora de carga
1.1.18.	Ajustadores de tensión automáticos e indicadores
1.1.19.	Sistema de deceleración (si está instalado o se exige)
1.1.20.	Funcionamiento automático de los frenos de remolque
1.1.21.	Sistema completo de frenado
1.1.22.	Conexiones para control
1.1.23.	Freno de inercia
1.2.	Rendimiento y eficacia del freno de servicio
1.2.1.	Rendimiento
1.2.2.	Eficacia
1.3.	Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro)
1.3.1.	Rendimiento
1.3.2.	Eficacia
1.4.	Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento
1.4.1.	Rendimiento
1.4.2.	Eficacia
1.5.	Rendimiento del sistema de deceleración
1.6.	Sistema antibloqueo de frenos
1.7.	Sistema de frenado electrónico (EBS)
1.8.	Líquido de frenos
2.	**DIRECCIÓN**
2.1.	Estado mecánico
2.1.1.	Estado del mecanismo de dirección
2.1.2.	Fijación de la caja de dirección
2.1.3.	Estado de la articulación del mecanismo de dirección
2.1.4.	Funcionamiento del mecanismo de la dirección
2.1.5.	Dirección asistida
2.2.	Volante o manillar y columna
2.2.1.	Estado del volante
2.2.2.	Columna y amortiguadores de dirección
2.3.	Holgura de la dirección
2.4.	Alineación de las ruedas
2.5.	Plato giratorio del eje del remolque
2.6.	Dirección asistida electrónica (EPS)
3.	**VISIBILIDAD**
3.1.	Campo de visión
3.2.	Estado de las superficies acristaladas
3.3.	Retrovisores
3.4.	Limpiaparabrisas
3.5.	Lavaparabrisas
3.6.	Sistema antivaho
4.	**LUCES, DISPOSITIVOS REFLECTANTES Y EQUIPO ELÉCTRICO**
4.1.	Faros
4.1.1.	Estado y funcionamiento
4.1.2.	Alineamiento
4.1.3.	Conmutación
4.1.4.	Cumplimiento de los requisitos
4.1.5.	Dispositivos niveladores
4.1.6.	Dispositivo limpiafaros
4.2.	Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna
4.2.1.	Estado y funcionamiento
4.2.2.	Conmutación
4.2.3.	Cumplimiento de los requisitos
4.3.	Luces de freno
4.3.1.	Estado y funcionamiento
4.3.2.	Conmutación
4.3.3.	Cumplimiento de los requisitos
4.4.	Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro
4.4.1.	Estado y funcionamiento
4.4.2.	Conmutación
4.4.3.	Cumplimiento de los requisitos
4.4.4.	Cadencia de las pulsaciones
4.5.	Luces antiniebla delanteras y traseras
4.5.1.	Estado y funcionamiento
4.5.2.	Alineamiento
4.5.3.	Conmutación
4.5.4.	Cumplimiento de los requisitos
4.6.	Luz de marcha atrás
4.6.1.	Estado y funcionamiento
4.6.2.	Cumplimiento de los requisitos
4.6.3.	Conmutación
4.7.	Iluminación de la placa trasera de matrícula
4.7.1.	Estado y funcionamiento
4.7.2.	Cumplimiento de los requisitos
4.8.	Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras
4.8.1.	Estado
4.8.2.	Cumplimiento de los requisitos
4.9.	Testigos obligatorios del equipo de iluminación
4.9.1.	Estado y funcionamiento
4.9.2.	Cumplimiento de los requisitos
4.10.	Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque
4.11.	Cableado eléctrico
4.12.	Lámparas y catadióptricos no obligatorios
4.13.	Batería(s)

5.	**EJES, RUEDAS, NEUMÁTICOS Y SUSPENSIÓN**
5.1.	Ejes
5.1.1.	Ejes
5.1.2.	Manguetas de eje
5.1.3.	Cojinetes de las ruedas
5.2.	Ruedas y neumáticos
5.2.1.	Cubo de rueda
5.2.2.	Ruedas
5.2.3.	Neumáticos
5.3.	Sistema de suspensión
5.3.1.	Muelles y estabilizadores
5.3.2.	Amortiguadores
5.3.3.	Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión
5.3.4.	Rótulas de suspensión
5.3.5.	Suspensión neumática
6.	**CHASIS Y ELEMENTOS ACOPLADOS AL CHASIS**
6.1.	Chasis o bastidor y elementos acoplados
6.1.1.	Estado general
6.1.2.	Tubos de escape y silenciadores
6.1.3.	Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción)
6.1.4.	Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera
6.1.5.	Soporte de la rueda de repuesto
6.1.6.	Dispositivo de acoplamiento y equipo de tracción
6.1.7.	Transmisión
6.1.8.	Anclajes del motor
6.1.9.	Rendimiento del motor
6.2.	Cabina y carrocería
6.2.1.	Estado
6.2.2.	Fijación
6.2.3.	Puertas y manillas
6.2.4.	Suelo
6.2.5.	Asiento del conductor
6.2.6.	Los demás asientos
6.2.7.	Controles de conducción
6.2.8.	Escalones de acceso a la cabina
6.2.9.	Otros equipos y accesorios interiores y exteriores
6.2.10.	Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras
7.	**EQUIPOS DIVERSOS**
7.1.	Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción
7.1.1.	Fijación de cinturones de seguridad/hebillas
7.1.2.	Estado de cinturones de seguridad/hebillas
7.1.3.	Limitador de carga de los cinturones de seguridad
7.1.4.	Pretensores de los cinturones de seguridad
7.1.5.	Airbag
7.1.6.	Sistemas SRS
7.2.	Extintor
7.3.	Cerraduras y dispositivos antirrobo
7.4.	Triángulo de señalización de peligro
7.5.	Botiquín de urgencia
7.6.	Calzos de rueda (cuñas)
7.7.	Dispositivo productor de señales acústicas
7.8.	Velocímetro
7.9.	Tacógrafo
7.10.	Dispositivo limitador de velocidad
7.11.	Cuentakilómetros
7.12.	Control electrónico de estabilidad (ESC)
8.	**EMISIONES CONTAMINANTES**
8.1.	Sistema de supresión del ruido
8.2.	Emisiones de gases de escape
8.2.1.	Emisiones de motor de encendido por chispa
8.2.1.1.	Equipo de control de las emisiones de gases de escape
8.2.1.2.	Emisiones gaseosas
8.2.2.	Emisiones de motores de encendido por compresión
8.2.2.1.	Equipo de control de las emisiones de gases de escape
8.2.2.2.	Opacidad
8.4.	Otros elementos relacionados con el medio ambiente
8.4.1.	Fugas de líquidos
9.	**PRUEBAS SUPLEMENTARIAS PARA LOS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN PERSONAS, DE LAS CATEGORÍAS M_2, M_3**
9.1.	Puertas
9.1.1.	Puertas de entrada y salida
9.1.2.	Salidas de emergencia
9.2.	Sistemas antivaho y antihielo
9.3.	Sistemas de ventilación y calefacción
9.4.	Asientos
9.4.1.	Asientos de pasajeros
9.4.2.	Asiento del conductor
9.5.	Dispositivos de alumbrado interior y navegación
9.6.	Pasarelas, zonas de permanencia en pie
9.7.	Escalas y peldaños
9.8.	Sistema de comunicación con los pasajeros
9.9.	Letreros
9.10.	Requisitos relativos al transporte de niños
9.10.1.	Puertas
9.10.2.	Señalización y equipos especiales
9.11.	Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida
9.11.1.	Puertas, rampas y elevadores
9.11.2.	Sistema de retención de silla de ruedas
9.11.3.	Señalización y equipos especiales

ANEXO V

Modelo armonizado para los informes a la comisión

El modelo armonizado se redactará en formato informático y se remitirá por medios electrónicos mediante programas ofimáticos estándar.

Se entregará:

• un cuadro de síntesis único, y

• para cada país de matriculación de vehículos sometidos a una inspección más minuciosa, un cuadro pormenorizado, por separado, con información sobre las deficiencias controladas y detectadas para cada categoría de vehículo.

Cuadro de síntesis de todas las inspecciones (iniciales y más minuciosas)

Estado miembro informante: por ejemplo Bélgica Período de notificación año [X] a año [X+1]

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Bélgica																		
Bulgaria																		
República Checa																		
Dinamarca																		
Alemania																		
Estonia																		
Irlanda																		
Grecia																		
España																		
Francia																		
Croacia																		
Italia																		
Chipre																		

Categoría de los vehículos: / País de matriculación	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Letonia																		
Lituania																		
Luxemburgo																		
Hungría																		
Malta																		
Países Bajos																		
Austria																		
Polonia																		
Portugal																		
Rumanía																		
Eslovenia																		
Eslovaquia																		
Finlandia																		
Suecia																		
Reino Unido																		
Albania																		
Andorra																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Armenia																		
Azerbaiyán																		
Bielorrusia																		
Bosnia y Herzegovina																		
Georgia																		
Kazajistán																		
Liechtenstein																		
Mónaco																		
Montenegro																		
Noruega																		
República de Moldavia																		
Federación de Rusia																		
San Marino																		
Serbia																		
Suiza																		
Tayikistán																		
Turquía																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Turkmenistán																		
Ucrania																		
Uzbekistán																		
Antigua República Yugoslava de Macedonia																		
Otros terceros países (especifíquese)																		

(1) Vehículos no conformes con deficiencias graves o peligrosas de acuerdo con el anexo IV.

Resultados de inspecciones más minuciosas

Estado miembro informante: por ejemplo

Bélgica Nombre del Estado miembro informante

País de matriculación: por ejemplo Bulgaria PERÍODO: de: 01/año [x] a 12/año

[x+1] Nombre del país de matriculación de los vehículos

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes

Pormenores del defecto

	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
(0) Identificación																		
(1) Dispositivos de frenado																		
(2) Dirección																		
(3) Visibilidad																		
(4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico																		
(5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes [1]	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
(6) Chasis y elementos acoplados al chasis																		
(7) Equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad																		
(8) Emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el derrame de combustible o aceite																		
(9) Inspecciones adicionales para M_2/M_3																		
(10) Sujeción de la carga																		
Pormenores del defecto (adicional)																		
1.1.1																		
1.1.2																		
…																		
2.1.1																		
2.1.2																		
…																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ([1])	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
3.1																		
3.2																		
…																		
20.6.2																		
30																		
Número total de rechazos																		

([1]) Vehículos no conformes con deficiencias graves o peligrosas de acuerdo con el anexo V.

§ 31

Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial. [Inclusión parcial]

Comunidad Autónoma de Cataluña
«DOGC» núm. 5191, de 8 de agosto de 2008
«BOE» núm. 204, de 23 de agosto de 2008
Última modificación: 5 de agosto de 2014
Referencia: BOE-A-2008-14194

Téngase en cuenta que esta norma se deroga salvo: el título I; los capítulos 1 y 3 del título IV; el título V; las disposiciones adicionales cuarta, quinta, séptima y octava; la disposición transitoria cuarta y la disposición final primera, que quedarán vigentes en la parte que regula la inspección técnica de vehículos, por la disposición derogatoria 1.a) de la Ley 9/2014, de 31 de julio. Ref. BOE-A-2014-8899.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 65 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial.

PREÁMBULO

En las sociedades desarrolladas se utilizan permanentemente, tanto para la producción como para el consumo, una gran cantidad de elementos técnicos: ascensores, grúas, instalaciones y aparatos eléctricos, instalaciones y aparatos de gas, calderas de vapor, instalaciones de calefacción y de frío, vehículos, máquinas diversas, etc. La población, que es usuaria de una gran variedad de productos industriales, a menudo debe compartir el territorio con núcleos de actividad industrial concentrada. Esto configura un paisaje propio de la sociedad tecnológica, que hoy evoluciona hacia la sociedad de la información.

Pero todo este conjunto de actividades, instalaciones y productos, además de proporcionar riqueza y ser útil, también puede convertirse en una fuente de riesgo. La seguridad industrial se ocupa de prevenir los accidentes y de mitigar las consecuencias que pueden tener si se producen. La esencia de la política pública de la seguridad industrial es organizar este sistema de prevención y mitigación.

En el sistema de gestión de la seguridad industrial intervienen muchos agentes con funciones diferentes: unos proyectan instalaciones, diseñan productos y los materializan, sea en un proceso de fabricación o bien en un proceso de montaje o instalación; otros los mantienen en condiciones adecuadas a lo largo de su vida útil, los usan y gestionan que se comunique su riesgo; otros elaboran normas jurídicas o técnicas en materia de seguridad industrial, y otros acreditan la competencia técnica de los operadores, inspeccionan las instalaciones, los vehículos y los productos industriales, y sancionan los incumplimientos de la normativa aplicable. Si cada uno de los agentes realiza su actividad de forma efectiva y

eficiente, la cadena de valor de la seguridad industrial obtiene una utilidad máxima con un riesgo mínimo, de acuerdo con las condiciones tecnológicas y sociales de cada momento.

Uno de los agentes que participan de este sistema de gestión de seguridad industrial son las entidades que realizan las inspecciones de las instalaciones, los aparatos y los vehículos, tanto en el origen o antes de su puesta en funcionamiento, como periódicamente a lo largo de su vida útil. En Cataluña, durante aproximadamente los últimos veinte años, el régimen regulador de los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial que se escogió legalmente fue el régimen de concesión, ya que, en una nueva etapa de externalización de la función inspectora de la Administración en entidades privadas, permitía un mayor control de la calidad y del precio del servicio. En este sentido, la Administración de la Generalidad actuó como pionera y el modelo catalán fue un referente en todo el Estado.

Sin embargo, las nuevas necesidades, el crecimiento del mercado de estos servicios de inspección en materia de seguridad industrial y el nuevo marco competencial en este ámbito que el nuevo Estatuto otorga a la Generalidad, hacen que se considere conveniente someter dichas actividades a un régimen que permita a los usuarios una mayor libertad de elección, manteniendo el objetivo básico de mejorar la calidad de los servicios y de velar por la seguridad.

En este sentido, y en cuanto a los vehículos, tanto la Directiva 1996/96/CE como la doctrina jurisprudencial establecida por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas y el Tribunal Supremo ponen de relieve el carácter de función pública del servicio de inspección técnica de vehículos, el cual no puede dejarse del todo a las eventualidades del mercado. Esto se ha tenido presente a la hora de regular, en esta Ley, el régimen jurídico de estas actividades, especialmente la autorización que debe servir de título habilitante, para la cual es necesario establecer los requisitos necesarios para garantizar el valor público de la seguridad y una buena prestación del servicio.

Es imprescindible tener en consideración las características del mercado y de los servicios de inspección. En primer lugar, en general, estos servicios no se solicitan voluntariamente, sino solamente porque son impuestos por las disposiciones legales vigentes en materia de seguridad industrial. Las consecuencias de un accidente pueden desbordar a los titulares de las fuentes de riesgo, afectar a terceras personas que no han intervenido en la decisión preventiva y, en determinadas circunstancias, el número de personas afectadas puede ser muy elevado: esto justifica que sean servicios de carácter obligatorio. En segundo lugar, las personas que piden estos servicios a menudo no tienen la capacidad de evaluar su calidad. Todo esto obliga a la Administración que debe garantizar la seguridad industrial a intervenir muy activamente, de modo que la competencia entre los operadores no afecte a la calidad de las inspecciones.

La Generalidad, para preservar el valor público de la seguridad, debe propiciar que estos servicios se desarrollen en todos los ámbitos reglamentarios de la seguridad industrial y en todo el territorio de Cataluña. Una de sus responsabilidades, y por este motivo se crea la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, es prever la prestación subsidiaria en el caso de falta de iniciativa privada, o en el caso de que el servicio que presta deje de darse, para garantizar la universalidad del servicio.

El objeto de la Ley de seguridad industrial es regular, dentro del ámbito de las competencias de la Generalidad, la seguridad industrial en el territorio de Cataluña, incluyendo la vigilancia del mercado en esta materia.

Esta Ley regula en un único texto toda la materia de seguridad industrial establecida hasta ahora en diversas normas, entre la cual hay el régimen jurídico de los operadores que actúan en materia de seguridad industrial (los organismos de control y los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos).

Esta Ley se fundamenta en las competencias exclusivas que la Generalidad tiene en materia de industria, de acuerdo con el artículo 139.1 del Estatuto de autonomía, y respeta, al mismo tiempo, la competencia que el artículo 149.1.21 de la Constitución reconoce al Estado en materia de tráfico y circulación de vehículos de motor.

La presente Ley tiene en cuenta el cambio sustancial que la aprobación de la reforma del Estatuto de autonomía, mediante la Ley orgánica 6/2006, de 19 de julio, ha significado en el régimen competencial de la seguridad industrial. En efecto, la regulación normativa de la seguridad industrial ha pasado de ser, en el anterior Estatuto, un subsistema de un sistema

estatal, en que la competencia exclusiva de la Generalidad en materia de industria estaba mediatizada por la referencia «sin perjuicio de aquello que determinen las normas del Estado por razones de seguridad, sanitarias o de interés militar», a convertirse en una competencia íntegra y exclusiva con el alcance otorgado a las competencias exclusivas por el artículo 110, que afirma que «corresponden a la Generalidad, en el ámbito de sus competencias exclusivas, de forma íntegra, la potestad legislativa, la potestad reglamentaria y la función ejecutiva». Este precepto estatutario también afirma que «corresponde únicamente a la Generalidad el ejercicio de estas potestades y funciones» y que «el derecho catalán, en materia de competencias exclusivas de la Generalidad, es el derecho aplicable en su territorio con preferencia sobre cualquier otro».

La Ley también recoge la competencia que la sentencia del Tribunal Constitucional 332/2005, de 15 de diciembre, ha reconocido en favor de la Generalidad en materia de inspección técnica de vehículos y las sentencias de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo del 3 y 4 de octubre de 2006.

Los antecedentes de la presente Ley en el ámbito de la seguridad industrial y el control reglamentario, de acuerdo con las competencias exclusivas de la Generalidad en esta materia, son la Orden de 17 de marzo de 1986, por la que se regula la concesión de las tareas de inspección y control reglamentario en el ámbito de la seguridad, calidad y normativa industrial, modificada por la Orden de 7 de abril de 1986; la Ley 13/1987, de 9 de julio, de seguridad de las instalaciones industriales, y la Ley 10/2006, de 19 de julio, de la prestación de los servicios de inspección en materia de seguridad industrial.

Los antecedentes en el ámbito del servicio de inspección técnica de vehículos son el Decreto 54/1982, de 4 de marzo, por el que se regula la red de estaciones de reconocimiento de vehículos automóviles en Cataluña; la Orden de 21 de junio de 1982, por la que se aprueba el Reglamento sobre organización y régimen jurídico del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos en Cataluña, modificada por la Orden de 9 de julio de 1982 y la Orden de 28 de diciembre de 1999; el Decreto 186/1986, de 9 de junio, por el que se regula la ampliación de la red de reconocimiento de vehículos de Cataluña; el Decreto 361/2001, de 18 de diciembre, por el que se regula el funcionamiento y actividades a desarrollar por las estaciones de inspección técnica de vehículos, y la Ley 10/2006.

La Generalidad, dentro del marco legal, también debe definir unos modelos de gestión que hagan posible una actuación armonizada y unos servicios eficientes y de calidad.

Dado que la Ley establece un modelo de autorización administrativa para gestionar la inspección y el control reglamentario de las instalaciones y también el servicio de inspección técnica de vehículos, la función de supervisión y control del sistema tiene que ser muy eficaz para garantizar que se mantengan las condiciones de una competencia efectiva entre los operadores y, al mismo tiempo, asegurar que dicha competencia no afecte a la calidad del servicio de inspección. Para conseguir este objetivo y poder gestionar el amplio abanico de funciones que tiene la Generalidad en materia de seguridad industrial, la presente Ley crea la Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

La Agencia Catalana de Seguridad Industrial debe permitir que la actuación de la Generalidad en este ámbito sea más flexible y eficiente, y que los resultados de su gestión puedan ser también más visibles y transparentes. Asimismo, debe dar la certeza y la estabilidad necesarias a los agentes que operen en este sector, y tiene que agilizar la adaptación paulatina de la gestión de la seguridad industrial a la sociedad de la información. También debe garantizar, como se ha dicho anteriormente, la universalidad en la prestación del servicio.

La seguridad de las actividades que pueden producir accidentes graves y las limitaciones urbanísticas al entorno de los establecimientos industriales en que se producen estas actividades están reguladas por la Directiva 1996/82/CE, de 9 de diciembre. El Real decreto 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, transpone dicha directiva al ordenamiento jurídico del Estado. Este real decreto establece que las autoridades competentes tienen que tomar medidas en la planificación del territorio alrededor de los establecimientos con estas características, y fija unos plazos para aplicar esta norma. En la presente Ley se concreta el cumplimiento de dicha directiva.

La Ley de seguridad industrial es la primera que regula todas las competencias de la Generalidad en esta materia, entre las que cabe destacar la aplicación de los modelos regulados por la Administración europea, la del Estado y la de Cataluña para controlar los riesgos y conseguir un nivel de seguridad razonable de los productos industriales no alimenticios afectados por la legislación técnica.

Esta Ley constituye el marco jurídico general que regula la seguridad industrial en Cataluña, que es necesario complementar con la normativa específica para cada tipo de actividad, instalación o producto incluida en los reglamentos técnicos de seguridad industrial que las administraciones públicas dictan en el ámbito de sus competencias. Así pues, la presente Ley no regula ni los distintos requerimientos técnicos obligatorios, ni las características y la periodicidad de las inspecciones, ni las inscripciones obligatorias en los registros correspondientes, ya que son materias que, por el nivel de concreción con el que deben tratarse, corresponden a la normativa específica.

La Ley se estructura en cinco títulos, siete disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y cuatro disposiciones finales.

El título primero determina el objeto y el ámbito de aplicación de esta Ley; define sus términos esenciales, y establece las condiciones generales de la seguridad industrial y la responsabilidad de los agentes.

El título segundo establece los principios generales para el ejercicio de las actividades industriales que pueden producir accidentes graves, y habilita al Gobierno para que fije el valor del riesgo aceptable, establezca los criterios para determinar las distancias mínimas de seguridad entre los establecimientos en que se desarrollan tales actividades y los elementos vulnerables, así como el procedimiento de adaptación total o parcial de los establecimientos existentes a estos parámetros una vez concretados.

El título tercero crea a la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, que se configura como el organismo que ejerce las competencias de la Generalidad en materia de seguridad industrial, y establece su organización y funcionamiento. La Agencia es una entidad de derecho público sometida al derecho privado, excepto para determinadas funciones en que actúa como poder público.

El título cuarto establece el régimen regulador de los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial, sustituye el régimen de concesión por un régimen de autorización administrativa y determina las funciones, los requisitos y las obligaciones de dichos operadores.

El título quinto regula el control de la Administración en materia de seguridad industrial; determina la potestad inspectora y la sancionadora en materia de seguridad industrial; tipifica las infracciones, y establece el correspondiente régimen sancionador.

Las disposiciones adicionales regulan la aplicación concurrente de la presente Ley, el régimen de autorización de los operadores de la inspección habilidades, la eficacia de los actos dictados al amparo del Decreto 361/2001, el acceso de los nuevos operadores de la inspección en materia de seguridad industrial a los datos de los registros, la cooperación y la coordinación con la autoridad laboral, la determinación como recurso económico de la Agencia Catalana de Seguridad Industrial de los ingresos obtenidos por la finalización de los contratos concesionales y de la ejecución de las fianzas constituidas por los concesionarios, así como el uso de medios electrónicos, informáticos y telemáticos.

Las disposiciones transitorias regulan la eficacia, la extinción y la transferencia de la habilitación de los operadores de la inspección establecida con carácter excepcional y transitorio por la Ley 10/2006; el régimen de actuación de las empresas de inspección autorizadas que no correspondan a los operadores de la inspección habilitados de acuerdo con la Ley 10/2006; el régimen transitorio que afecta a la cuota máxima de mercado de los titulares de estaciones de inspección técnica de vehículos, y las distancias mínimas entre estaciones de inspección técnica de vehículos. Asimismo, también determinan el ejercicio transitorio de las funciones que la presente Ley atribuye a la Agencia Catalana de Seguridad Industrial hasta que no se cumplan los requisitos establecidos por el Estatuto de la empresa pública catalana, para el cual se faculta al departamento competente en materia de seguridad industrial; el proceso de reasignación del personal que ocupe puestos de trabajo en servicios que se integren en la Agencia; la aplicación de los reglamentos técnicos de seguridad industrial, y la comunicación de accidentes en las instalaciones industriales.

Las disposiciones finales, por una parte, modifican unos artículos del texto refundido de la Ley de tasas y precios públicos de Cataluña, aprobado mediante el Decreto legislativo 3/2008, de 25 de junio, con el fin de crear nuevas tasas, como consecuencia del nuevo régimen jurídico de los operadores en materia de seguridad industrial establecido por la presente Ley; por otra parte, incluyen la delegación legislativa a favor del Gobierno para refundir dicha legislación y las disposiciones que la modifiquen y, finalmente, establecen la habilitación de desarrollo reglamentario a favor del mismo.

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. El objeto de la presente Ley es la regulación, dentro del ámbito de competencias de la Generalidad, del marco jurídico general de la seguridad industrial en el territorio de Cataluña, incluyendo la vigilancia del mercado en esta materia.

2. La seguridad industrial es un servicio público de interés general que tiene por objeto prevenir los riesgos industriales, limitarlos a un nivel socialmente aceptable y mitigar las consecuencias de los accidentes, si se producen, que puedan causar daños o perjuicios a las personas, los bienes o el medio ambiente como resultado de la actividad industrial, de la utilización, el funcionamiento y el mantenimiento de las instalaciones industriales o de la producción, el uso, el consumo, el almacenaje o el desecho de los productos industriales.

3. A los efectos de la presente Ley, el ámbito de la seguridad industrial incluye el régimen de la inspección técnica de vehículos y sus componentes o accesorios.

4. De conformidad con los apartados 1, 2 y 3, esta Ley regula:

a) El régimen de seguridad de las actividades, las instalaciones y los productos industriales.

b) El régimen de control de los riesgos inherentes a los establecimientos industriales en que pueden producirse accidentes graves como consecuencia de la presencia de las sustancias peligrosas establecidas por la normativa específica.

c) **(Derogado).**

d) El régimen de actuación y autorización de los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial.

[. . .]

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de lo dispuesto por la presente Ley, se entiende por:

a) Actividad industrial: cualquier operación o tarea orientada a fabricar, reparar, mantener, transformar o reciclar productos industriales; envasar, embalar y almacenar estos productos, y aprovechar, recuperar y eliminar sus residuos o subproductos, independientemente de la naturaleza de los recursos y los procesos técnicos utilizados.

b) Instalación industrial: el conjunto de aparatos, equipos, elementos y componentes asociados a la actividad industrial y el que, aunque no esté asociado a ella, pueda comportar un riesgo industrial para las personas, los bienes o el medio ambiente. Se entiende también por instalación industrial la que tiene la finalidad de generar, transportar, transformar, distribuir o consumir energía.

c) Producto industrial: cualquier manufactura o producto transformado o semitratado de carácter mueble, incluso en el caso de que esté incorporado en otro bien mueble o inmueble, y todas las partes que lo componen, como las materias primas, las sustancias, los componentes y los productos semiacabados.

d) Establecimiento industrial: toda la zona en que se ejerce una actividad industrial, incluyendo las infraestructuras y las instalaciones que tiene incorporadas.

e) Establecimiento industrial en que pueden producirse accidentes graves: el establecimiento industrial que, como consecuencia de la presencia de sustancias peligrosas, es objeto de la Directiva 1996/82/CE, de 9 de diciembre, y sus modificaciones.

f) Reglamento técnico: el conjunto de especificaciones técnicas relativas a las actividades, las instalaciones y los productos industriales, que deben establecerse con carácter obligatorio mediante una disposición normativa.

g) Norma técnica: la especificación técnica, de cumplimiento voluntario, relativa a las actividades, las instalaciones y los productos industriales, que un organismo de normalización puede establecer y publicar.

h) Titular de un establecimiento industrial o titular de una instalación industrial: la persona física o jurídica que explota o posee un establecimiento o una instalación industrial mediante cualquier título admitido en derecho, o cualquier otra persona que tenga un poder económico determinante con relación al funcionamiento técnico del establecimiento o la instalación.

i) Técnico competente: la persona física con la titulación y las atribuciones suficientes para desarrollar las tareas de autoría de proyectos de actividades, instalaciones o productos industriales y de dirección de su ejecución establecidas por esta Ley.

j) Control reglamentario de la seguridad industrial: el conjunto de actuaciones dirigidas a verificar que las actividades, las instalaciones y los productos industriales cumplen los reglamentos técnicos de seguridad industrial y las demás disposiciones aplicables para garantizar la seguridad industrial.

k) Vigilancia del mercado: el conjunto de actuaciones dirigidas a verificar que los productos industriales que hay en el mercado cumplen las exigencias de seguridad industrial aplicables.

l) Operadores de la inspección en materia de seguridad industrial: los organismos de control y los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos autorizados para actuar en Cataluña.

m) Riesgo industrial: la probabilidad de que los establecimientos, las instalaciones o los productos industriales produzcan un efecto dañoso específico en un período de tiempo determinado como consecuencia de sus características o propiedades mecánicas, químicas, eléctricas o radiactivas.

n) Riesgo industrial aceptable: el nivel máximo de riesgo que los reglamentos técnicos de seguridad industrial, de carácter obligatorio, deben determinar teniendo en cuenta todos los factores tecnológicos, sociales y económicos que intervienen.

[. . .]

TÍTULO IV

Del régimen jurídico de los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 25. *Operadores de la inspección en materia de seguridad industrial.*

1. A los efectos de esta Ley, se entiende por operadores de la inspección en materia de seguridad industrial:

a) Los organismos de control constituidos con el fin de verificar el cumplimiento obligatorio de las condiciones de seguridad de las actividades, las instalaciones y los productos industriales establecidas por los reglamentos técnicos de seguridad industrial, mediante actividades de certificación, ensayos, inspección o auditoría autorizados por la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, de acuerdo con lo establecido por la presente Ley y la normativa reglamentaria que la desarrolle.

b) Los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos autorizados por la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, de acuerdo con lo que establecen la presente Ley y la normativa reglamentaria que la desarrolle.

2. El personal inspector de los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial, de acuerdo con los artículos 30.1.h e i, y 36.1.h e i, debe tener la competencia profesional pertinente, mantenerla y actualizarla. Dicha competencia profesional supone la

existencia, la idoneidad, la suficiencia, el mantenimiento y la actualización de las calificaciones, los conocimientos técnicos, las habilidades personales y la experiencia profesional para desarrollar las funciones y las tareas de inspección que le corresponden.

3. Los certificados emitidos por el personal inspector de los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial tienen la misma validez jurídica que los certificados emitidos por el personal inspector de la Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

4. Los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial, su personal de dirección y su personal inspector deben ser independientes de las partes involucradas. El régimen de incompatibilidades debe desarrollarse por decreto, el cual debe determinar:

a) Las actividades incompatibles con las especificidades correspondientes en cada uno de los operadores de la inspección.

b) Las condiciones de pertenencia a grupos empresariales que desarrollen actividades consideradas incompatibles.

c) Las incompatibilidades de carácter personal de los socios, el personal de dirección y el personal inspector de los operadores de la inspección. Con carácter general, se consideran incompatibles las actividades que puedan entrar en conflicto con su independencia de juicio e integridad respecto a las actividades de inspección.

[. . .]

Artículo 27. *Obligaciones de los operadores.*

1. Los operadores de la inspección en materia de seguridad industrial tienen las siguientes obligaciones:

a) Cumplir los requisitos por los que se les ha otorgado la autorización mientras esta esté vigente.

b) **(Derogado).**

c) Cumplir, si procede, los compromisos derivados de las adjudicaciones de los concursos a los que se refieren el artículo 37.2 y el apartado 2 de la disposición adicional segunda.

d) Cumplir adecuadamente las funciones que les corresponden como organismos de control, establecidas por el artículo 29, o las que les corresponden como titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos, establecidas por el artículo 35.

e) Cumplir la función de inspección de forma ajustada a la realidad de los hechos y de acuerdo con la correcta aplicación de los reglamentos técnicos de seguridad industrial, el resto de la normativa aplicable y las instrucciones y los protocolos que establezca la Agencia Catalana de Seguridad Industrial para la prestación de su actividad.

f) Supervisar las actuaciones de su personal inspector y asegurarse de que las realiza correctamente.

g) Asegurar, en sus actuaciones, la calidad de los servicios de inspección para los cuales están autorizados.

h) Cumplir las instrucciones y los protocolos que establezca la Agencia Catalana de Seguridad Industrial para la prestación de su actividad.

i) No subcontratar la prestación del servicio de inspección y mantener la exclusividad de las actuaciones inspectoras, de acuerdo con lo establecido por el artículo 26.4.

j) Aplicar, en la prestación de sus servicios de inspección, las tarifas que hayan comunicado a la Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

k) Ingresar a la Agencia Catalana de Seguridad Industrial el importe de las tasas y demás obligaciones económicas que les corresponden como operadores de la inspección, así como el importe de las tasas provenientes del cobro a los sujetos pasivos que soliciten sus servicios, de acuerdo con lo establecido por la normativa sobre tasas y precios públicos de la Generalidad.

l) Utilizar los servicios y sistemas de información y los medios electrónicos, informáticos y telemáticos de acuerdo con las instrucciones establecidas por la Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

m) Garantizar la confidencialidad de la información que hayan podido obtener en el transcurso de sus actuaciones y cumplir la normativa de aplicación en materia de protección de datos de carácter personal.

n) Tener, en sus oficinas o dependencias de atención al público o en sus estaciones de inspección técnica de vehículos, servicios de información y de consulta técnica para atender adecuadamente las cuestiones que se les formulen.

o) Facilitar a la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, de acuerdo con el artículo 5.2, toda la información que sea relevante sobre la propia actividad para que la Agencia pueda desarrollar adecuadamente sus funciones, y colaborar con ella con el objeto de garantizar las finalidades preventivas establecidas por el artículo 1.

p) Comunicar a la Agencia Catalana de Seguridad Industrial los cambios sustanciales de composición de su capital social y las fusiones, las absorciones o cualquier cambio en sus órganos mercantiles o en sus representantes legales.

q) Actualizar anualmente, de acuerdo con el incremento del índice de precios al consumo, la cuantía correspondiente a la póliza de responsabilidad civil o la garantía equivalente, así como, los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos, la fianza a la que se refiere el artículo 36.1.m.

r) Adaptarse a las obligaciones para los operadores que la normativa establezca con posterioridad a la autorización.

2. Las obligaciones a las que se refiere el apartado 1 deben desarrollarse por decreto.

Artículo 28. *Tarifas.*

1. Los destinatarios de los servicios de control del cumplimiento reglamentario de la seguridad industrial y de la inspección técnica de vehículos deben abonar, con independencia de las tasas que les sean de aplicación, las tarifas que los organismos de control o los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos comuniquen al departamento competente en materia de seguridad industrial, que este debe hacer públicas por medios telemáticos y de fácil acceso.

2. El consejero o consejera del departamento competente en materia de seguridad industrial debe establecer el importe máximo de las tarifas del servicio de recepción y control de la documentación para poner en funcionamiento las instalaciones nuevas o para modificar las ya existentes, así como el importe máximo de las tarifas del servicio de inspección técnica de vehículos.

[. . .]

CAPÍTULO III

El servicio de inspección técnica de vehículos

Sección primera. Condiciones generales

Artículo 34. *El servicio de inspección técnica de vehículos.*

El servicio de inspección técnica de vehículos está integrado por el conjunto de recursos humanos y materiales que tienen la finalidad de llevar a cabo las inspecciones técnicas que hayan de realizarse a los vehículos y a sus componentes o sus accesorios en las estaciones de inspección técnica de vehículos, de acuerdo con la normativa de aplicación.

Artículo 35. *Funciones de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos.*

Los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos tienen las siguientes funciones:

a) Ejecutar materialmente la inspección técnica de los vehículos, y de los componentes y accesorios de los vehículos.

b) Impedir, como medida cautelar, la utilización de los vehículos que, posteriormente a su revisión, presenten deficiencias de seguridad que comporten un peligro inminente.

c) Recibir, si procede, la documentación establecida por la normativa aplicable para las matriculaciones, modificaciones, reformas y los demás trámites que le encomiende la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, así como emitir el documento o realizar la correspondiente anotación de validación, de acuerdo con las instrucciones y los protocolos aprobados por la Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

d) Revisar la documentación relativa a las matriculaciones, modificaciones, reformas y los demás trámites que le encomiende la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, así como realizar la inspección de los vehículos, y de los componentes y accesorios de los vehículos correspondientes en los casos que corresponda, de acuerdo con las instrucciones y los protocolos aprobados por la Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

e) Las funciones que les asigne la legislación aplicable y las que les encomiende la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, de acuerdo con su naturaleza.

Artículo 36. *Requisitos de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos.*

1. Los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos, para poder actuar en el territorio de Cataluña, deben cumplir los siguientes requisitos:

a) Adecuarse al plan territorial de estaciones de inspección técnica de vehículos que, de acuerdo con el artículo 37.2, puede establecer el Gobierno.

b) No superar, cada empresa o grupo de empresas, la cuota máxima de mercado que se establezca por reglamento. Dicha cuota máxima tiene que asegurar que ningún titular preste servicio en un conjunto de estaciones de inspección técnica de vehículos superior a la mitad del total de líneas de inspección existentes en Cataluña. A los efectos de lo que establece la presente Ley, se entiende por empresas o grupo de empresas las entidades comprendidas en la definición del artículo 4 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del mercado de valores.

c) Adecuarse a las distancias mínimas de compatibilidad entre estaciones de inspección técnica de vehículos de la misma empresa o del mismo grupo de empresas que, de acuerdo con el artículo 37.3, debe establecer el Gobierno.

d) Tener una acreditación de su competencia técnica, una certificación de su sistema de aseguramiento de la calidad (tanto en lo que se refiere a las funciones como titular del servicio de inspección técnica de vehículos, establecidas por el artículo 35, como en lo que se refiere al servicio a los clientes) y una certificación de su sistema de gestión ambiental que cubran el conjunto de las actividades y de las estaciones de inspección técnica de vehículos para las que están autorizados.

e) Adecuarse a la imagen corporativa de identificación del servicio de inspección técnica de vehículos que establezca la Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

f) Tener servicios de información y tramitación telemática para facilitar el intercambio de información con los usuarios.

g) Utilizar los sistemas de información de la Agencia Catalana de Seguridad Industrial y, si procede, tener sistemas de información que sean compatibles con ellos, que permitan el intercambio de información y que se adecuen a las características que establezca la Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

h) Disponer de un número mínimo de personal con la competencia profesional pertinente.

i) Asegurar la formación continua de su personal que permita el mantenimiento y la actualización de la competencia profesional a la que hace referencia la letra h.

j) Cumplir el régimen de incompatibilidades, con el fin de garantizar los criterios de independencia, imparcialidad e integridad en sus actuaciones.

k) Acreditar la solvencia financiera necesaria.

l) Tener una póliza de responsabilidad civil en la cuantía que se determine.

m) Tener una fianza en la cuantía que se determine para hacer frente a las posibles responsabilidades derivadas en caso de extinción de la autorización.

2. El Gobierno debe desarrollar, por decreto, los requisitos establecidos por el apartado 1.

Sección segunda. Régimen de autorización de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos

Artículo 37. *Autorización de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos.*

1. Corresponde a la Agencia Catalana de Seguridad Industrial autorizar a los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos. La autorización, que es individual para cada estación, debe ser otorgada de acuerdo con el procedimiento establecido por reglamento.

2. El Gobierno, para asegurar una buena prestación del servicio con relación al parque móvil existente y garantizar la objetividad y la calidad de la inspección, puede determinar, por decreto, el número necesario de estaciones de inspección técnica de vehículos y el de líneas de inspección que debe tener cada estación, los cuales tienen que calcularse sobre la base del parque móvil de vehículos existente, y establecer su ubicación mediante un plan territorial. En tal caso, debe establecerse un procedimiento de concurrencia pública y adjudicación por concurso entre los solicitantes.

3. El Gobierno, para garantizar una competencia efectiva entre los operadores, debe establecer, por decreto, unas distancias mínimas de compatibilidad entre estaciones de la misma empresa o del mismo grupo de empresas. Dichas distancias han de asegurar que no se produzca ninguna situación de dominancia territorial de un mismo titular, teniendo en cuenta las características de las distintas ubicaciones de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

4. La autorización se otorga únicamente a los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos que cumplan los requisitos establecidos por el artículo 36.

5. La autorización para actuar como titular de las estaciones de inspección técnica de vehículos es individual y solamente transferible a sujetos que cumplan los requisitos establecidos por el artículo 36. La transferencia de las autorizaciones requiere, en todos los casos, la conformidad previa y expresa de la Agencia Catalana de Seguridad Industrial y debe comportar la aceptación expresa de cumplir, si procede, los compromisos derivados de las adjudicaciones de los concursos a los que hacen referencia el artículo 37.2 y el apartado 2 de la disposición adicional primera. Los nuevos sujetos deben subrogarse en la posición empresarial de los contratos laborales de las personas que prestan servicios en las correspondientes estaciones de inspección técnica de vehículos.

Artículo 38. *Extinción de la autorización de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos.*

1. Las autorizaciones a las que hace referencia el artículo 37 se extinguen por la pérdida de la acreditación como titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos, por renuncia o por revocación por incumplimiento de los requisitos que establece el artículo 36 o, si procede, de los compromisos derivados de las adjudicaciones de los concursos a los que hacen referencia el artículo 37.2 y el apartado 2 de la disposición adicional primera. También se extinguen por revocación en caso de sanción por infracción muy grave, en el supuesto establecido por el artículo 45.3.c.

2. La revocación de la autorización por incumplimiento debe ser adoptada por la Agencia Catalana de Seguridad Industrial, previa audiencia de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos afectados, de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento y con lo que dispone la legislación sobre procedimiento administrativo de aplicación en Cataluña, y en ningún caso da lugar a indemnización.

[. . .]

§ 32

Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas. [Inclusión parcial]

Comunidad Autónoma de Andalucía
«BOJA» núm. 251, de 31 de diciembre de 2003
«BOE» núm. 26, de 30 de enero de 2004
Última modificación: 30 de diciembre de 2021
Referencia: BOE-A-2004-1739

[. . .]

Sección 1.ª a 5.ª

Artículos 78 a 100.

(Derogados).

[. . .]

Artículos 109 a 113.

(Derogados).

TÍTULO III

Medidas administrativas

[. . .]

CAPÍTULO IV

Medidas en materia de empresas de la Junta de Andalucía y otras entidades

[. . .]

Artículo 127. *Prestación del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos en Andalucía.*

1. Régimen de Prestación del Servicio de ITV en Andalucía.

A los efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto-Ley 7/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes en el sector de las telecomunicaciones, la prestación del Servicio de ITV en Andalucía se realizará de manera directa por la Administración en régimen de exclusividad mediante la empresa pública Verificaciones Industriales de Andalucía.

Transitoriamente, las concesiones otorgadas por la Junta de Andalucía seguirán habilitando a sus titulares para realizar los servicios de inspección técnica de vehículos,

durante el plazo de vigencia de cada uno de los contratos actuales de concesión en régimen de exclusividad, por lo que la prestación del servicio por el régimen de autorización a particulares a que hace referencia la disposición transitoria segunda del Real Decreto 833/2003, de 27 de junio, no será de aplicación en Andalucía.

2. Ampliación de la red de ITV en el período transitorio.

1.º En los municipios vinculados a zonas geográficas gestionadas directamente por la Administración de la Junta de Andalucía, corresponde a ésta a través de su empresa pública Verificaciones Industriales de Andalucía la ampliación de la red de ITV mediante la instalación de nuevas estaciones o ampliación de las existentes.

2.º Durante el periodo transitorio, en las zonas geográficas en las que el servicio de ITV viene prestándose por empresas concesionarias, el establecimiento de nuevas estaciones y la ampliación de las existentes se realizará por éstas, ajustándose a las bases que rigieron el otorgamiento de la concesión.

3.º En todos los casos, la implantación de nuevas estaciones o la ampliación de las existentes estarán sujetas a la autorización y aprobación del proyecto por parte de la Consejería con competencia en materia de industria.

[. . .]

§ 33

Ley 2/2018, de 28 de septiembre, de régimen jurídico de la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias

Comunidad Autónoma de Canarias
«BOC» núm. 196, de 9 de octubre de 2018
«BOE» núm. 264, de 1 de noviembre de 2018
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2018-14948

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Canarias ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la Ley 2/2018, de 28 de septiembre, de Régimen Jurídico de la Inspección Técnica de Vehículos en Canarias.

PREÁMBULO

La competencia relativa a la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos (ITV) fue transferida en el año 1984 por el Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias, la cual asumió directamente la construcción y explotación de diversas estaciones de ITV en Tenerife, Gran Canaria, La Palma, Lanzarote y Fuerteventura, además de proveerse de una estación móvil para cubrir el servicio en las islas que no disponían de estación de ITV.

La primera norma autonómica que reguló este servicio fue el Decreto 94/1986, de 6 de junio, por el que se regula la red de estaciones de inspección técnica de vehículos automóviles en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias. Esta norma estableció un régimen mixto de explotación del servicio, que sería gestionado bien directamente por la comunidad autónoma, bien a través de empresas, en régimen de concesión administrativa.

En aplicación de esta regulación, la consejería competente en materia de industria convocó diversos concursos en 1988 para la explotación del servicio en las islas de Gran Canaria y Tenerife (que fueron divididas en tres zonas concesionales cada una) y en 1995 en el resto de islas, bajo el régimen de concesión administrativa.

En este periodo, además, la Administración autonómica fue cediendo la explotación de las estaciones públicas de ITV a las empresas concesionarias correspondientes a las zonas concesionales en las que estaban situadas, en virtud de la formalización de los correspondientes contratos administrativos, con lo que la gestión del servicio quedó totalmente privatizada.

La consejería competente en materia de industria inició en 2005 la tramitación de una norma que permitiera la entrada en el mercado de nuevos operadores con la finalidad de aumentar la competencia empresarial en el sector de la ITV, lo que redundaría en beneficio de los usuarios. El resultado fue la aprobación del Decreto 93/2007, de 8 de mayo, por el que se establece el régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y por el que se

aprueba el Reglamento de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

El Decreto 93/2007, de 8 de mayo, se redactó basándose en el artículo 7.2 del Real Decreto-ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones. No obstante, la Sentencia del Tribunal Constitucional n.º 332/2005, de 15 de diciembre, declaró que el artículo 7.2 del citado Real Decreto-Ley 7/2000, de 23 de junio, vulnera las competencias autonómicas en materia de industria al imponer la autorización administrativa como título habilitante para que los particulares puedan participar en la prestación del servicio de ITV, sin perjuicio de que las comunidades autónomas con competencia exclusiva en materia de industria puedan dictar disposiciones complementarias de las del Estado, siempre que no violen los mandatos o impidan alcanzar los fines perseguidos por la legislación estatal.

A este respecto, importa subrayar que la consejería competente en materia de industria continuó con la tramitación del decreto autonómico, amparándose en que la propia sentencia declara que las comunidades autónomas que ostentan la competencia exclusiva en materia de industria tienen la potestad normativa para establecer el modelo de gestión del servicio de inspección técnica a prestar por los particulares.

La puesta en práctica del régimen de autorización administrativa, como consecuencia de la entrada en vigor del Decreto 93/2007, de 8 de mayo, ha supuesto una gran dinamización del sector de la inspección técnica de vehículos en Canarias. Esta liberalización parcial ha permitido duplicar el número de estaciones de ITV, lo que ha originado un considerable aumento del empleo en el sector y ha mejorado de forma significativa la calidad del servicio, acercándolo a los usuarios y reduciendo los tiempos de espera.

No obstante, dada la importancia del sector de cara a la mejora de la seguridad vial, es conveniente dotar de mayor rango normativo al régimen jurídico del servicio de inspección técnica de vehículos, de forma que se asiente en una disposición con rango de ley que pueda ser desarrollada reglamentariamente, sin que sea posible cuestionar la legalidad del procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones administrativas.

La presente ley se dicta bajo los parámetros fijados por la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE, y siguiendo el pronunciamiento judicial del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, recogido en su sentencia de 15 de octubre de 2015 (asunto C-168-14), de que la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, no es aplicable al sector de la inspección técnica de vehículos, al amparo de lo previsto en el artículo 2.2 d) de la citada directiva, el cual excluye de su aplicación a los servicios del ámbito del transporte.

En la redacción de esta ley se ha tenido en cuenta, además, el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, puesto que esta norma incorpora al ordenamiento jurídico español la citada Directiva 2014/45/UE y puesto que está dictada al amparo de lo dispuesto en las reglas 21.ª y 13.ª del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor y en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, respectivamente.

Por tanto, la presente ley pretende confirmar y avalar el régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio de ITV, ya establecido en Canarias mediante el Decreto 93/2007, de 8 de mayo, a través de una norma de rango superior y respetando el principio de libertad de establecimiento consagrado en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

El Decreto 93/2007, de 8 de mayo, además de instaurar el sistema de autorización administrativa para el servicio de ITV y de aprobar el correspondiente reglamento, clarificó la situación en que quedaban las empresas concesionarias como consecuencia del nuevo régimen jurídico de prestación del servicio.

El decreto, además, pretendía facilitar la continuidad del servicio tras la finalización de las concesiones, para lo cual previó la adopción de una serie de medidas en relación con las estaciones de ITV objeto de reversión. Estas medidas debían adoptarse con un año de antelación, buscando precisamente evitar interrupciones en la prestación del servicio.

La presente ley mantiene el criterio de la continuidad del servicio, previendo la tramitación anticipada de los procedimientos patrimoniales, pero también hace especial hincapié en aspectos relativos al mantenimiento de los derechos laborales del personal que presta sus servicios en las estaciones de ITV que serán objeto de reversión. Ello es debido a que la aprobación del Decreto 93/2007, de 8 de mayo, que implicó que la Administración dejaba de tutelar activamente los servicios de inspección técnica de vehículos con una responsabilidad directa y propia, puso en situación de vulnerabilidad al personal afectado por la finalización de las concesiones. Por ello la ley favorece la continuidad de estos trabajadores en sus puestos de trabajo, lo que tiene relevancia no solo bajo la óptica de sus derechos sino también bajo la de la continuidad del servicio.

Finalmente, es necesario que una ley autonómica establezca un régimen sancionador específico en materia de ITV, que tipifique las infracciones, así como las sanciones administrativas frente a las conductas de los distintos agentes que operan en este sector que pudieran ser contrarias al ordenamiento jurídico.

La Comunidad Autónoma de Canarias tiene competencia exclusiva en materia de industria, de acuerdo con las bases y la ordenación de la actividad económica general y la política monetaria y crediticia estatal, conforme dispone el artículo 31.2 del Estatuto de Autonomía de Canarias. En consecuencia, le corresponde a esta comunidad autónoma establecer el título jurídico a través del cual los particulares pueden participar en la gestión del servicio de inspección técnica de vehículos, tal como lo ha determinado, en su Sentencia n.º 332/2005, el Tribunal Constitucional, que declara que las comunidades autónomas que ostentan la competencia exclusiva en materia de industria tienen la potestad normativa para establecer el modelo de gestión del servicio de inspección técnica de vehículos a prestar por los particulares.

La ley consta de trece artículos, agrupados en tres capítulos, e incluye dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y tres disposiciones finales.

El primer capítulo establece disposiciones de carácter general relativas a la ley, definiendo en primer lugar su objeto, título habilitante y formas de prestación de la actividad de inspección técnica de vehículos, para, a continuación, dictar determinadas prescripciones generales de regulación de la actividad de prestación de este servicio por parte de las empresas y de la intervención administrativa en el sector.

El segundo capítulo señala determinados criterios relativos a la finalización de las distintas concesiones administrativas, de forma que se cumpla con las prescripciones de la Ley 6/2006, de 17 de julio, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias, y que, en cualquier caso, se favorezca la continuidad del servicio en las instalaciones afectadas por el vencimiento de sus respectivos contratos concesionales.

Por último, el tercer capítulo fija el régimen sancionador aplicable al sector de la inspección técnica de vehículos, tipificando las infracciones, cuantificando las sanciones correspondientes y definiendo la posibilidad de suspensión de la actividad y las competencias administrativas en la materia.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de la presente ley es establecer el régimen jurídico de la inspección técnica de vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias, definir las normas por las que se regirá la extinción de las concesiones otorgadas para la prestación de este servicio en las diferentes zonas concesionales de Canarias, asegurar el servicio en las zonas donde sea necesario y establecer el régimen sancionador de la actividad de inspección técnica de vehículos.

Artículo 2. *Título habilitante y formas de prestación de la actividad.*

1. El régimen jurídico de la actividad de inspección técnica de vehículos en Canarias es el de la autorización administrativa.

2. La actividad de inspección técnica de vehículos en Canarias se prestará en régimen de libre competencia empresarial.

3. Cuando dificultades técnicas o económicas impidan a los operadores privados la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en una isla o parte de ella, la consejería competente en materia de industria podrá asumir la gestión del servicio por cualquier forma de gestión directa o indirecta que permita la legislación aplicable.

Artículo 3. *Regulación de la actividad.*

1. Las estaciones de ITV deberán estar habilitadas por la consejería competente en materia de industria previamente al inicio de la actividad y se les asignará un código de identificación que será empleado en los informes de las inspecciones técnicas que se realicen.

2. El Gobierno regulará por decreto el procedimiento de otorgamiento y revocación de la autorización, así como los requisitos técnicos exigibles para la prestación de la actividad de inspección técnica de vehículos, para asegurar la calidad, imparcialidad y objetividad de las inspecciones y garantizar la competencia efectiva entre los distintos operadores.

3. Con el fin de garantizar los derechos de los usuarios, y por razones imperiosas de interés general, la consejería competente en materia de industria establecerá, para aquellas islas en las que no exista competencia empresarial entre instalaciones de inspección técnica de vehículos, criterios técnicos y de mercado que sean específicos y diferenciados de los que se fijen para estos establecimientos cuando estén situados en el resto de los territorios insulares.

4. La actividad estará sometida a control permanente por parte de la consejería competente en materia de industria, que velará por que las inspecciones de vehículos se efectúen de acuerdo con los criterios definidos en la reglamentación aplicable. La consejería competente en materia de industria comprobará también que se mantienen las condiciones exigibles al personal inspector y a las empresas y establecimientos autorizados.

5. Las estaciones de ITV deberán disponer de acreditación de cumplimiento de la norma UNE-EN ISO/IEC 17.020, en los términos establecidos reglamentariamente, sin perjuicio de otros procedimientos complementarios de control que pueda establecer el órgano competente de la comunidad autónoma. Cualquier suspensión o retirada de la acreditación supondrá de forma automática la suspensión o retirada de la habilitación, a través del correspondiente procedimiento administrativo. La retirada de dicha acreditación implicará la paralización inmediata de la actividad hasta que, una vez obtenida una nueva acreditación, se dicte resolución al respecto.

6. El Gobierno, a propuesta de la consejería competente en la materia, aprobará el régimen tarifario de las inspecciones técnicas de vehículos. Los precios vigentes en cada una de las ITV deberán ser publicados periódicamente con la finalidad de facilitar la libre elección de las ITV por los consumidores.

CAPÍTULO II

Disposiciones relativas al antiguo régimen concesional

Artículo 4. *Extinción del régimen concesional.*

1. Las concesiones del servicio de inspección técnica de vehículos otorgadas antes de la entrada en vigor de esta ley, incluyendo sus correspondientes contratos concesionales, permanecerán vigentes hasta su extinción en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley y en el resto de la normativa de aplicación.

2. Finalizado el plazo de vigencia de las concesiones, los terrenos, obras, instalaciones y equipos afectos a todas las estaciones de inspección técnica de vehículos, tanto las ejecutadas por los concesionarios como las gestionadas por estos con base en una concesión demanial, revertirán a la Comunidad Autónoma de Canarias como bienes o derechos patrimoniales, sin que el concesionario tenga derecho a percibir ninguna indemnización.

3. La recepción formal de los bienes como consecuencia del proceso de reversión se hará por la consejería competente en materia de industria, a través de la correspondiente acta de toma de posesión.

Artículo 5. *Actuaciones relativas a los bienes objeto de reversión y al personal de las estaciones afectadas.*

1. Con la suficiente antelación a la finalización de los respectivos contratos concesionales y en relación con los bienes objeto de reversión, las consejerías competentes en materia de industria y de hacienda propondrán las actuaciones e instruirán los procedimientos oportunos, regulados en la Ley 6/2006, de 17 de julio, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias, encaminados a formalizar los negocios jurídicos patrimoniales que procedan sobre los bienes y derechos objeto de reversión con operadores que estén en activo o acrediten las condiciones requeridas para estarlo. La efectividad de las resoluciones que, en su caso, se adopten en estos procedimientos solo se producirá tras finalizar la vigencia de los contratos concesionales.

2. Los pliegos reguladores de tales procedimientos incluirán cláusulas en cuya virtud quienes pudieran resultar adjudicatarios se obligan a subrogarse en las obligaciones laborales vigentes en el momento de la adjudicación, con los efectos previstos en el artículo 44 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

3. Una vez publicados los correspondientes pliegos y en el plazo de treinta días naturales desde la notificación fehaciente a que hace referencia el artículo 86 de la Ley 6/2006, de 17 de julio, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias, los titulares de las concesiones deberán comunicar su pretensión de continuar prestando el servicio cumpliendo las condiciones que allí se estipulen, manifestando a tal efecto su decisión de ejercitar el derecho de adquisición preferente regulado en el citado artículo 86 de la Ley 6/2006, de 17 de julio.

4. De no producirse dicha comunicación, los procedimientos continuarán su tramitación para cualquiera que reúna las condiciones para ser adjudicatario en los términos que dichos pliegos establezcan. La instrucción de dichos procedimientos se sujetará a los principios de publicidad, transparencia, concurrencia y objetividad, tal como dispone el artículo 7 c) de la citada Ley 6/2006, de 17 de julio. La efectividad de las resoluciones que, en su caso, se adopten en estos procedimientos solo se producirá tras finalizar la vigencia de los contratos concesionales.

5. Una vez finalizados los procedimientos patrimoniales referidos en los apartados anteriores, la consejería competente en materia de industria podrá, si lo estima necesario, enajenar o arrendar aquellas concesiones que resulten deficitarias de forma conjunta con cualquier otra.

Artículo 6. *Fianzas.*

1. En el supuesto de que los antiguos concesionarios del servicio de inspección técnica de vehículos continúen con la gestión de todas las estaciones vinculadas a una zona concesional, la devolución de la fianza se efectuará de oficio por la Administración.

2. En caso de que se materialice un cambio en la gestión de alguna de las estaciones de la zona concesional, el concesionario podrá solicitar la devolución de la fianza dos meses después de producida la reversión de la instalación en los términos y con los requisitos señalados en los correspondientes pliegos concesionales.

3. La devolución de las correspondientes fianzas precisará de resolución favorable de la consejería competente en materia de industria, en la que se deberán incluir aspectos referentes a la idoneidad en la transferencia de la gestión de cada estación de inspección técnica de vehículos y al correcto estado de conservación de las obras y de funcionamiento de los equipos de las estaciones de inspección técnica de vehículos afectadas. Esta resolución deberá dictarse en un plazo no superior a tres meses desde la finalización de las concesiones o desde la solicitud de devolución de la fianza, según se den los supuestos contemplados en los apartados 1 o 2 de este artículo.

CAPÍTULO III

Régimen sancionador

Artículo 7. *Sujetos responsables.*

1. Serán sujetos responsables de las infracciones las entidades mercantiles que desarrollan la actividad de inspección técnica de vehículos, así como aquellas personas físicas con funciones de dirección o gerencia o categorías asimiladas en la empresa donde se compruebe la infracción, quedando excluidas aquellas que realizan funciones de dirección técnica o de inspección y supervisión de las inspecciones técnicas de vehículos según la normativa reglamentaria básica de aplicación.

2. Si existe más de un sujeto responsable de la infracción o si la infracción es consecuencia de la acumulación de actividades ejercidas por personas diferentes, las sanciones que se deriven son independientes unas de otras.

3. Si dos o más personas son responsables de una infracción y no puede determinarse su grado de participación, estas personas son solidariamente responsables a los efectos de las sanciones que derivan de la infracción.

4. Las entidades que realizan las inspecciones técnicas de vehículos son responsables subsidiarias respecto a las infracciones cometidas por el personal a su cargo.

Artículo 8. *Clasificación de las infracciones.*

1. Constituyen infracciones administrativas en materia de inspección técnica de vehículos las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas en el apartado siguiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales o de otro orden que puedan concurrir.

2. Las infracciones tipificadas por la presente ley se clasifican en leves, graves y muy graves:

A) Son infracciones muy graves las siguientes:

a) La reincidencia en falta grave por la que se hubiese sido sancionado en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

b) La negativa a facilitar información o a prestar colaboración al personal inspector de la comunidad autónoma responsable del control de la inspección técnica de vehículos.

c) Las tipificadas como infracciones graves, cuando de las mismas resulte un daño especialmente lesivo o se derive un peligro importante e inminente para las personas, la seguridad vial, la flora, la fauna, los bienes o el medio ambiente.

B) Son infracciones graves las siguientes:

a) La puesta en funcionamiento de estaciones de inspección técnica de vehículos o de ampliaciones de las mismas careciendo de la correspondiente autorización.

b) La realización de la actividad sin cumplir los requisitos exigidos.

c) La resistencia a permitir el acceso o a facilitar la información requerida por la administración pública competente.

d) El incumplimiento de los requerimientos específicos y de las medidas cautelares que formule la autoridad competente, cuando se produzca de modo reiterado.

e) La expedición de certificados o informes cuyo contenido no se ajuste a la realidad de los hechos.

f) El incumplimiento de las prescripciones dictadas por la autoridad competente, en cuestiones de seguridad o medioambientales.

g) La utilización incorrecta de equipos e instalaciones y la inadecuada conservación y mantenimiento de instalaciones, si de ello puede resultar un peligro para las personas, la seguridad vial, la flora, la fauna, los bienes o el medio ambiente.

h) La realización de una inspección vulnerando las directrices de la administración competente, cuando suponga riesgo grave para la seguridad.

i) La realización de inspecciones mediante equipos que no cumplan con las prescripciones reglamentarias.

j) La reiteración de inspecciones vulnerando el manual de inspecciones o las directrices de la administración competente.

k) Tener una demora en las citas previas que se conciertan con los usuarios superior a un mes.

l) La reincidencia en falta leve por la que se hubiese sido sancionado en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

C) Son infracciones leves las siguientes:

a) La realización de una inspección vulnerando las directrices de la administración competente, cuando no suponga riesgo grave para la seguridad.

b) El incumplimiento de los requerimientos específicos o las medidas cautelares que formule la autoridad competente dentro del plazo concedido al efecto, siempre que se produzca por primera vez.

c) La falta de subsanación de las deficiencias detectadas en inspecciones y revisiones reglamentarias en el plazo señalado en el acta correspondiente o la falta de acreditación de tal subsanación ante la administración pública competente, siempre que dichas deficiencias no constituyan infracción grave o muy grave.

d) La inadecuada conservación y mantenimiento de las instalaciones, cuando no constituya infracción grave o muy grave.

e) La falta de colaboración con las administraciones públicas en el ejercicio por estas de sus funciones de inspección y control derivadas de esta ley.

f) El incumplimiento, por simple negligencia, de los requisitos y obligaciones establecidos en la normativa vigente, siempre que se produzca riesgo para las personas, la flora, la fauna, las cosas o el medio ambiente y este sea de escasa incidencia.

g) Tener una demora en las citas previas que se conciertan con los usuarios de entre 15 días a 30 días.

Artículo 9. *Sanciones.*

1. Las infracciones serán sancionadas en la forma siguiente:

a) Las infracciones leves con multas desde 100 hasta 3.005,06 euros.
b) Las infracciones graves con multas desde 3.005,07 hasta 90.151,82 euros.
c) Las infracciones muy graves con multas desde 90.151,83 hasta 601.012,10 euros.

2. Para determinar la cuantía de las sanciones se tendrán en cuenta las siguientes circunstancias:

a) La importancia del daño o deterioro causado.
b) El grado de participación y el beneficio obtenido.
c) La capacidad económica del infractor.
d) La intencionalidad en la comisión de la infracción.
e) La reincidencia.

Artículo 10. *Suspensión temporal y retirada de la habilitación.*

La administración pública competente podrá adoptar la suspensión temporal o la retirada de la habilitación durante la tramitación de los procedimientos sancionadores atendiendo a la concurrencia de las circunstancias y condiciones técnicas y con los efectos establecidos en la normativa reglamentaria básica de aplicación.

En los supuestos de infracciones muy graves, podrá imponerse la sanción de retirada de la habilitación para el ejercicio de la actividad de inspección de vehículos.

Artículo 11. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta ley será de cinco años para las muy graves, tres para las graves y uno para las leves, a contar desde su total consumación. El cómputo del plazo de prescripción se iniciará en la fecha en que se hubiera cometido la infracción o, si se trata de una actividad continuada, en la fecha de su cese.

2. El plazo de prescripción de las sanciones establecidas en esta ley será de cinco años para las referidas a infracciones muy graves, tres para las graves y uno para las leves.

Artículo 12. *Procedimiento.*

1. La imposición de las sanciones administrativas se ajustará a la normativa que rige el procedimiento administrativo para el ejercicio de la potestad sancionadora.

2. El plazo máximo para la resolución y notificación de los procedimientos sancionadores tramitados al amparo de esta ley será de un año, a contar desde la fecha en que se produjo el acto administrativo del inicio del procedimiento sancionador.

Artículo 13. *Competencia para resolver.*

La imposición de las sanciones por la comisión de infracciones muy graves, graves y leves corresponderá a los órganos administrativos fijados por el reglamento orgánico de la consejería competente en materia de industria.

Disposición adicional primera. *Asunción de la explotación de las estaciones ITV por la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.*

En el supuesto de que, una vez culminados los procedimientos patrimoniales a los que se refiere el artículo 5 de esta ley, no haya sido posible adjudicar la titularidad o explotación de determinadas estaciones de ITV a ninguna entidad privada, y cuando razones justificadas de excepcional interés apreciadas por la consejería competente en materia de industria aconsejen la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos, la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, mediante gestión directa a través de sociedad mercantil pública, asumirá la explotación de todas o algunas de las estaciones de ITV afectadas y, en todo caso, las asumirá en las islas que se queden sin servicio, la cual se subrogará en los derechos y obligaciones que tuvieran los concesionarios con los trabajadores de estas estaciones, garantizando su continuidad en sus puestos de trabajo.

Disposición adicional segunda. *Garantía de la prestación del servicio de ITV en las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma.*

1. Al menos con dos años de antelación a la fecha en que expiren las concesiones del servicio de inspección técnica de vehículos en las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma, el Gobierno, reglamentariamente, establecerá una planificación territorial que garantice la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en las referidas islas. En el mismo plazo, la consejería competente en materia de industria aprobará para estas islas unos criterios técnicos y de mercado específicos y diferenciados de los que se fijen para estos establecimientos.

2. En el supuesto de que las anteriores medidas no garanticen la prestación del servicio de ITV por la iniciativa privada en las referidas islas, se declara servicio de interés económico general en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias el servicio de inspección técnica de vehículos para las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma. Las administraciones públicas asegurarán la continuación del servicio de inspección técnica de vehículos en estas islas por cualquiera de las vías legales posibles, dentro del respeto a la normativa comunitaria.

Disposición transitoria primera. *Finalización de las concesiones.*

1. Si a la finalización de cualquiera de los contratos concesionales no se hubiera culminado el procedimiento patrimonial definido en el apartado 1 del artículo 5, el anterior concesionario asumirá la gestión de la estación de ITV, con carácter provisional, hasta la terminación del citado procedimiento, y manteniendo en este caso los trabajadores de la empresa afectada las mismas condiciones laborales.

2. El vencimiento del plazo de vigencia de las concesiones implicará el otorgamiento directo de la autorización administrativa a las correspondientes estaciones de inspección técnica de vehículos, en favor de la entidad que a partir de ese momento vaya a encargarse de la explotación provisional o definitiva de la estación, sin necesidad de efectuar otros

trámites administrativos. No obstante, el centro directivo competente en materia de industria dictará resolución de reconocimiento expreso de la autorización.

3. En el supuesto de que alguna de las estaciones fuera enajenada a una entidad distinta de la entidad concesionaria, se entenderá que la estación dispone de acreditación si el nuevo titular de la estación está acreditado para otras estaciones según la norma UNE-EN ISO/IEC17.020. En este supuesto, el nuevo titular de la estación dispondrá de un plazo de un año para justificar la extensión de su acreditación a la nueva estación de su titularidad.

Disposición transitoria segunda. *Vigencia de las normas anteriores.*

Hasta que se materialice el desarrollo reglamentario de la presente ley, y en lo que no se oponga a lo establecido en la misma, permanecerán vigentes el Decreto 93/2007, de 8 de mayo, por el que se establece el régimen de autorización administrativa para la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en la Comunidad Autónoma de Canarias y por el que se aprueba el Reglamento de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, así como las normas que regulan el sector de la inspección técnica de vehículos en Canarias.

Disposición final primera. *Mejora de la dotación de medios técnicos y recursos humanos en las labores de inspección.*

1. El Gobierno de Canarias, en el plazo máximo de dos años, dotará suficientemente con medios técnicos y recursos humanos, a través de las correspondientes relaciones de puestos de trabajo de la consejería competente en materia de industria, para la adecuada prestación del servicio de control e inspección de la actividad de las inspecciones técnicas de vehículos de la Comunidad Autónoma de Canarias.

2. En los términos que cada año se determinen en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, el Gobierno de Canarias declarará el control por parte de la consejería competente en materia de industria de las inspecciones técnicas de vehículos como sectores, funciones y categorías prioritarios en la Administración pública de la comunidad autónoma.

La declaración de sectores, funciones y categorías prioritarios permitirá la contratación de personal o el nombramiento de personal interino para cubrir las plazas de personal inspector que se estimen necesarias para atender adecuadamente las prescripciones del artículo 3.4 de la presente ley.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo.*

El Gobierno dictará las disposiciones reglamentarias que se requieran para el desarrollo y aplicación de la presente ley en el plazo de seis meses desde su entrada en vigor.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de Canarias».

§ 34

Ley 7/2009, de 15 de diciembre, por la que se liberaliza el régimen jurídico de la actividad de inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid

Comunidad de Madrid
«BOCM» núm. 308, de 29 de diciembre de 2009
«BOE» núm. 63, de 13 de marzo de 2010
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2010-4180

LA PRESIDENTA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Hago saber que la Asamblea de Madrid ha aprobado la presente Ley, que yo, en nombre del Rey, promulgo.

PREÁMBULO

El Real Decreto-ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes en el Sector de las Telecomunicaciones, liberalizó la prestación de servicios de inspección técnica de vehículos disponiendo, en su artículo 7.2, que la ejecución material de las inspecciones podría efectuarse por las Comunidades Autónomas o Administración competente directamente o a través de sociedades de economía mixta en cuyo capital participen, o por particulares, siendo requisito imprescindible para el ejercicio de la actividad en este último supuesto la obtención previa de una autorización cuyo otorgamiento habría de corresponder a la Administración competente. Con ello se establecía un nuevo sistema para la prestación del servicio que, en los términos señalados, representaba el paso de un sistema de concesión administrativa a otro de autorización, sin perjuicio de su posible ejecución directa por la Administración. Los requisitos técnicos que debían cumplir las estaciones de ITV a fin de ser autorizadas para realizar esta actividad, así como las obligaciones a las que están sujetas sus titulares y el régimen de incompatibilidades que les era de aplicación se establecieron en el Real Decreto 833/2003, de 27 de junio.

El proceso de liberalización abordado por el legislador estatal para todo el territorio nacional, al amparo de las competencias exclusivas en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y de tráfico y circulación de vehículos a motor, fue objeto de recurso ante el Tribunal Constitucional por aquellas Comunidades Autónomas que apreciaron una clara vulneración de sus competencias en materia de industria. La Sentencia del Tribunal Constitucional 332/2005, de 15 de diciembre, estimó parcialmente los recursos interpuestos por entender que se vulneraban las referidas competencias al imponer la autorización administrativa como título habilitante para que los particulares puedan participar en la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos, y declaró la nulidad del citado artículo 7.2 por el que se regulaba el régimen de autorización. Tras el pronunciamiento del Tribunal Constitucional el Tribunal Supremo

resolvió los recursos contenciosos-administrativos interpuestos contra el Real Decreto 833/2003 que regulaba aspectos concretos del nuevo régimen de autorización.

La interpretación constitucional de las competencias estatales en la materia hizo necesaria la aprobación del Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica que reguló los requisitos que deben cumplir este tipo de instalaciones, las obligaciones que deben ser observadas por los titulares de dichas estaciones, y el régimen de incompatibilidades de los socios, directivos y personal que presten sus servicios en ellas, disponiendo que la ejecución material de las inspecciones será realizada de acuerdo con el modelo de gestión que establezcan las Comunidades Autónomas en ejercicio de sus competencias.

La Comunidad de Madrid, que reguló mediante el Decreto 223/2003, de 6 de noviembre, la gestión del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos durante el período transitorio establecido en el Real Decreto 833/2003 hasta la implantación del nuevo modelo de gestión, ha acordado en el ejercicio de sus competencias la liberalización del sector y en consecuencia el ejercicio de la actividad de inspección técnica de vehículos en régimen de autorización para garantizar así la competencia efectiva entre los distintos operadores y asegurar la necesaria calidad de la actividad de inspección.

La presente ley define el nuevo marco jurídico liberalizado y regula la situación de las empresas que venían desarrollando la actividad de inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid con anterioridad a su entrada en vigor con la finalidad de garantizar la continuidad en la prestación del servicio.

La ley está integrada por tres artículos, dos disposiciones transitorias, una derogatoria y una final.

El artículo 1 determina el nuevo modelo de gestión de aplicación a la actividad de inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid y remite a su ulterior desarrollo reglamentario para la regulación del procedimiento de autorización y de los requisitos técnicos exigibles para el ejercicio de la actividad.

El artículo 2 garantiza la continuidad en la prestación del servicio a las empresas que con anterioridad a su entrada en vigor hubieran realizado dicha actividad siempre que cumplan los requisitos que el mismo prevé.

El artículo 3 regula la reversión a la Comunidad de Madrid de los bienes y derechos afectos a las concesiones, estableciendo un derecho de adquisición preferente a favor de los antiguos concesionarios.

El artículo 26.3.1.3 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid atribuye a la Comunidad Autónoma competencias exclusivas en materia de industria, sin perjuicio de lo que determinen las normas del Estado por razones de seguridad, sanitarias o de interés militar y las normas relacionadas con las industrias que estén sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos y energía nuclear.

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4.b) de la Ley 6/1991, de 4 de abril, de Creación del Consejo Económico y Social, la presente ley ha sido sometida a informe de este órgano consultivo.

Artículo 1. *Régimen jurídico de la inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid.*

1. El régimen jurídico de la inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid es el de autorización administrativa.

2. El Gobierno regulará por Decreto el procedimiento de autorización y los requisitos técnicos exigibles para la prestación de la actividad de inspección técnica de vehículos en régimen de autorización, para garantizar la competencia efectiva entre los distintos operadores y asegurar la calidad en la actividad de inspección técnica de vehículos.

Artículo 2. *Continuidad en la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos.*

Las empresas que con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley hubieran venido realizando la actividad de inspección técnica de vehículos, y continuaren desarrollando dicha actividad al tiempo de su entrada en vigor, quedarán sujetas a todos los

efectos al régimen de autorización administrativa siempre que hubieren manifestado ante el órgano competente de la Comunidad de Madrid, con al menos un año de antelación a la finalización del período de vigencia de sus títulos concesionales, su voluntad de continuar desarrollándola y tengan acreditado el cumplimiento de las obligaciones y los requisitos técnicos establecidos en la normativa vigente.

Artículo 3. *Reversión.*

1. Los bienes afectos a las concesiones de inspección técnica de vehículos con sus instalaciones y equipos revierten y se transmiten a la Comunidad de Madrid como bienes patrimoniales.

2. Los antiguos concesionarios tendrán un derecho de adquisición preferente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 3/2001, de 21 de junio, de Patrimonio de la Comunidad de Madrid, cuando se acuerde la enajenación onerosa de los citados bienes, que se llevará a efecto en las mismas condiciones en que se encuentran, a través de los procedimientos de enajenación directa regulados en la normativa de patrimonio.

Disposición transitoria primera. *Títulos habilitantes.*

No podrá otorgarse ningún título habilitante para la realización de la actividad de inspección técnica de vehículos en la Comunidad de Madrid hasta el 31 de diciembre de 2010.

Disposición transitoria segunda. *Uso de los bienes.*

En tanto no se acuerde la enajenación de los bienes, y con la finalidad de garantizar la continuidad en la prestación de la actividad de inspección técnica de vehículos, los antiguos concesionarios mantendrán el uso de los mismos exclusivamente para el desarrollo de la actividad.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones normativas de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente ley, en concreto el Decreto 223/2003, de 6 de noviembre, por el que se regula la gestión del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad de Madrid durante el período transitorio definido por el Real Decreto 833/2003, de 27 de junio.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

§ 35

Orden INT/229/2021, de 8 de marzo, por la que se establece el procedimiento para el pago por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 63, de 15 de marzo de 2021
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2021-3982

La Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico, establece en su artículo 3, como hecho imponible, la realización de las actividades o la prestación de los servicios especificados en las tarifas que figuran en el artículo 6. Este precepto recoge, en el grupo IV «Otras Tarifas», punto 6, la relativa a la «Anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, en los casos en que exista obligación reglamentaria de realizar la citada inspección».

El artículo 4 del mencionado texto legal dispone, asimismo, que el sujeto pasivo obligado al pago de dicha tasa son las personas naturales o jurídicas a quienes, bien por propia solicitud o en virtud de preceptos legales o reglamentarios, afecten las actividades o servicios que constituyen los hechos imponibles.

Por otra parte, el artículo 14 de dicha Ley establece que, no obstante lo previsto en su artículo 4, serán sujetos pasivos, como sustitutos del contribuyente, de la tasa por anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos, las personas, organismos o estaciones que realicen la inspección. Los sujetos pasivos sustitutos repercutirán el importe de la tasa a quienes soliciten los servicios de inspección. Además, determina que por Orden del Ministro del Interior se establecerán la forma y plazos en que los sujetos pasivos sustitutos deberán liquidar e ingresar el importe de las tasas.

En cumplimiento de lo dispuesto en el precepto anterior, se dictó la Orden del Ministro del Interior, de 5 de marzo de 1999, por la que se establecen la forma y plazos para la liquidación e ingreso por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación del resultado de la Inspección Técnica de Vehículos.

De acuerdo con la citada Orden, las entidades que realizan el servicio de inspección deben repercutir el importe de la tasa por anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos a los interesados que soliciten dicha inspección y remitir, dentro de los primeros quince días de cada mes, en soporte informático, a la Dirección General de Tráfico los resultados de las inspecciones realizadas en el mes anterior, así como, en documento aparte, un resumen del total de vehículos sometidos a inspección y la liquidación correspondiente. El importe de la liquidación mensual se debe ingresar en los cinco primeros días del mes siguiente a aquel en el que se practicaron las inspecciones, en la cuenta que el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico tiene abierta en el Banco de España.

Sin embargo, se ha constatado que el procedimiento regulado en esa Orden no garantiza un control efectivo del cobro en todos los casos de la tasa que se devenga por la anotación de la inspección técnica del vehículo, ni su ingreso en la cuenta de la Jefatura Central de Tráfico en el ejercicio correspondiente. Tanto el Tribunal de Cuentas, como la Intervención Delegada en el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, han puesto de manifiesto esta situación.

El Tribunal de Cuentas, en su informe de fiscalización de los ingresos de la Jefatura Central de Tráfico, ejercicio 2015, aprobado por Resolución de 4 de diciembre de 2018, indica que en el sistema de control de la recaudación de la referida tasa se han detectado importantes deficiencias entre las que cabe destacar: a) la falta de contraste de los ingresos realizados en la cuenta del Banco de España con las liquidaciones mensuales que deben presentar los sujetos pasivos; y b) la inexistencia de procedimientos normalizados para conciliar dichas liquidaciones con la información sobre ITV disponible en el Registro de Vehículos de la JCT/DGT. Por último, recomienda mejorar el sistema de control sobre esta tasa.

Igualmente, la Intervención Delegada en el citado organismo autónomo, en los informes de auditoría de los últimos ejercicios, expone esa falta de control. En particular, como consecuencia del informe de auditoría correspondiente al ejercicio 2016, la mencionada Intervención Delegada elaboró un informe de recomendaciones de control interno e informe adicional al de auditoría, en el que indica que la Jefatura Central de Tráfico no comprueba que las tasas cobradas por la Inspección Técnica de Vehículos se corresponden con las anotaciones de inspección realizadas en el Registro de Vehículos durante el ejercicio, y recomienda establecer procedimientos de control de la recaudación de la referida tasa que permitan comprobar que las estaciones que prestan el servicio de ITV cobran todas las tasas que se devengan y transfieren al organismo los importes cobrados.

Al efectuarse anualmente un número muy elevado de inspecciones técnicas de vehículos, más de veinte millones, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico no dispone de los medios materiales ni personales necesarios para contrastar manualmente todos y cada uno de los ingresos realizados en la cuenta del Banco de España con las liquidaciones mensuales de los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente y la información sobre las anotaciones del resultado de las inspecciones técnicas de que dispone el Registro de Vehículos.

Por este motivo, es imprescindible dictar una nueva orden que establezca un procedimiento en el que solo se pueda efectuar la anotación del resultado de la inspección técnica en el Registro de Vehículos si se ha acreditado con carácter previo el pago de la tasa. Así, los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente tendrán que introducir en el sistema informático, antes de anotar el resultado de la inspección, un número de tasa válido, la cual se debe haber comprado previamente. Se podrá comprar la tasa de forma individualizada o bien realizar una compra masiva de tasas y luego ir aplicando cada una a la anotación del resultado de la inspección técnica.

Si bien el artículo 60 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, establece que el pago de la deuda tributaria se efectuará en efectivo, también prevé que la normativa tributaria regule los requisitos y condiciones para que el pago pueda efectuarse utilizando técnicas y medios electrónicos, informáticos o telemáticos. En este sentido, hay que citar la Orden HAC/729/2003, de 28 de marzo, por la que se regulan los supuestos y condiciones generales para el pago por vía telemática de las tasas que constituyen recursos de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos. De acuerdo con la normativa anterior, en esta orden se establecen los requisitos y el procedimiento para el pago de la tasa por vía telemática.

En el caso de que el sujeto pasivo sustituto del contribuyente no pague la tasa en efectivo, mediante el modelo de autoliquidación 791 previsto en la Orden del Ministro de Hacienda, de 4 de junio de 1998, por la que se regulan determinados aspectos de la gestión recaudatoria de las tasas que constituyen derechos de la Hacienda Pública, podrá hacerlo por vía telemática.

Por lo que se refiere a su contenido y tramitación, esta orden observa los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, exigidos

como principios de buena regulación por el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En cuanto a su necesidad y eficacia, esta iniciativa normativa es la única que se puede llevar a cabo para conseguir el objetivo de controlar que las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, como sujetos pasivos sustitutos del contribuyente, cobran la tasa por la anotación de la inspección técnica de los vehículos en el Registro de Vehículos y la ingresan en la Hacienda Pública en el mismo ejercicio contable. Debido a la gran cantidad de inspecciones técnicas de vehículos que se realizan cada año, no cabe adoptar otro tipo de medidas no regulatorias que permitan un control exacto de la recaudación.

Respecto a los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica, esta orden contiene la regulación imprescindible para alcanzar el objetivo propuesto y es coherente con el resto del ordenamiento jurídico generando un marco normativo integrado.

En aplicación del principio de transparencia, esta orden se ha sometido al trámite de audiencia e información pública, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en relación con el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. También se cumple el principio de eficiencia ya que reduce cargas administrativas y permite un mejor control de los recursos públicos.

En su virtud, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Función Pública, y de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

Esta orden tiene por objeto la regulación del procedimiento para el pago por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por la anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en los casos en que exista obligación reglamentaria de realizar la citada inspección.

Artículo 2. *Sujetos pasivos.*

Serán sujetos pasivos, como sustitutos del contribuyente, de la tasa por anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos, las personas, organismos o estaciones que realicen la inspección. Los sujetos pasivos sustitutos repercutirán el importe de la tasa a quienes soliciten los servicios de inspección.

Artículo 3. *Formas de pago de la tasa.*

El pago de la tasa por la anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos en el Registro de Vehículos se realizará en efectivo o por vía telemática, de acuerdo con la Orden del Ministro de Hacienda, de 4 de junio de 1998, por la que se regulan determinados aspectos de la gestión recaudatoria de las tasas que constituyen derechos de la Hacienda Pública, y con la Orden HAC/729/2003, de 28 de marzo, por la que se establecen los supuestos y las condiciones generales para el pago por vía telemática de las tasas que constituyen recursos de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos.

Artículo 4. *Pago de la tasa en efectivo.*

El sujeto pasivo sustituto del contribuyente que pague la tasa en efectivo, deberá utilizar el modelo de autoliquidación 791 previsto en la Orden del Ministro de Hacienda, de 4 de junio de 1998, que se encuentra a disposición de los interesados en www.dgt.es.

Artículo 5. *Requisitos previos para el pago de la tasa por vía telemática.*

Las entidades que realicen la inspección técnica del vehículo, como sujetos pasivos sustitutos del contribuyente, a fin de poder efectuar el pago de la tasa por vía telemática deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Disponer de un número de identificación fiscal (NIF).

b) Disponer de un certificado electrónico cualificado, emitido de acuerdo con las condiciones que establece la Ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados

aspectos de los servicios electrónicos de confianza, que resulte admisible por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de acuerdo con la normativa vigente en cada momento.

c) Tener los sistemas de pago admitidos por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de acuerdo con la normativa vigente en cada momento.

d) Tener unos sistemas de información que cumplan los requisitos técnicos exigibles para la correcta interoperabilidad con el sistema de pago electrónico de tasas del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Estos requisitos técnicos se publicarán en la sede electrónica del citado organismo.

Artículo 6. *Procedimiento de pago de la tasa por vía telemática.*

1. El pago de la tasa por vía telemática se efectuará a través del servicio de pago electrónico de tasas accesible en la sede electrónica del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o bien a través de servicios web automatizados publicados.

2. El sujeto pasivo sustituto del contribuyente determinará si realiza la compra de la tasa de forma individual o masiva.

3. El servicio de pago electrónico de tasas del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico conectará con la pasarela de pagos de tasas de la Agencia Estatal de Administración Tributaria para que lleve a cabo todos los pasos necesarios para completar el pago con la entidad colaboradora.

4. Se podrá realizar una consulta y recuperación de tasas de una operación de pago anterior a través del servicio de consulta de pago electrónico de tasas de la sede electrónica del mencionado organismo autónomo, aportando el Número de Referencia Completa (NRC) del pago y con la autenticación de la persona que realizó el pago de referencia.

Artículo 7. *Procedimiento de comunicación de la tasa al Registro de Vehículos.*

Para poder realizar la anotación del resultado de la inspección técnica en el Registro de Vehículos, los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente tendrán que introducir, necesariamente y con carácter previo, en el sistema informático, un número de tasa válido.

Disposición adicional única. *Ausencia de aumento de los gastos de personal.*

La aplicación de lo dispuesto en esta orden se efectuará con los medios personales existentes en la Administración General de Estado y no podrá generar incremento de los gastos de personal.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Queda derogada la Orden del Ministro del Interior, de 5 de marzo de 1999, por la que se establecen la forma y plazos para la liquidación e ingreso por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación del resultado de la Inspección Técnica de Vehículos.

2. Asimismo, quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta orden.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como de lo previsto en el artículo 149.1.14.ª, que otorga al mismo la competencia en materia de Hacienda general y Deuda del Estado.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 36

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 281, de 24 de noviembre de 1995
Última modificación: 13 de abril de 2022
Referencia: BOE-A-1995-25444

[. . .]

TÍTULO III

De las penas

CAPÍTULO I

De las penas, sus clases y efectos

[. . .]

Sección 3.ª De las penas privativas de derechos

[. . .]

Artículo 47.

La imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia.

La imposición de la pena de privación del derecho a la tenencia y porte de armas inhabilitará al penado para el ejercicio de este derecho por el tiempo fijado en la sentencia.

Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente.

[. . .]

LIBRO II

Delitos y sus penas

TÍTULO I

Del homicidio y sus formas

[. . .]

Artículo 142.

1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años. A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a seis años.

Si el homicidio se hubiera cometido por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un periodo de tres a seis años.

2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres a dieciocho meses.

El delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.

Artículo 142 bis.

En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado.

[. . .]

TÍTULO III

De las lesiones

[. . .]

Artículo 152.

1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

1.° Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147.

2.° Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.

3.° Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años. A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho.

Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a cuatro años.

Si las lesiones hubieran sido cometidas por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de seis meses a cuatro años.

2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal.

Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres meses a un año.

El delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.

Artículo 152 bis.

En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º a una pluralidad de personas, y en dos grados si el número de lesionados fuere muy elevado.

[. . .]

Artículo 172 quater.

1. El que para obstaculizar el ejercicio del derecho a la interrupción voluntaria del embarazo acosare a una mujer mediante actos molestos, ofensivos, intimidatorios o coactivos que menoscaben su libertad, será castigado con la pena de prisión de tres meses a un año o de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a ochenta días.

2. Las mismas penas se impondrán a quien, en la forma descrita en el apartado anterior, acosare a los trabajadores del ámbito sanitario en su ejercicio profesional o función pública y al personal facultativo o directivo de los centros habilitados para interrumpir el embarazo con el objetivo de obstaculizar el ejercicio de su profesión o cargo.

3. Atendidas la gravedad, las circunstancias personales del autor y las concurrentes en la realización del hecho, el tribunal podrá imponer, además, la prohibición de acudir a determinados lugares por tiempo de seis meses a tres años.

4. Las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que pudieran corresponder a los delitos en que se hubieran concretado los actos de acoso.

5. En la persecución de los hechos descritos en este artículo no será necesaria la denuncia de la persona agraviada ni de su representación legal.

[. . .]

TÍTULO XVII

De los delitos contra la seguridad colectiva

[. . .]

CAPÍTULO IV

De los delitos contra la Seguridad Vial

Artículo 379.

1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

Artículo 380.

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

Artículo 381.

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

Artículo 382.

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

Cuando el resultado lesivo concurra con un delito del artículo 381, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior.

Artículo 382 bis.

1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.

2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.

Artículo 383.

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Artículo 384.

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Artículo 385.

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1.ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2.ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Artículo 385 bis.

El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

Artículo 385 ter.

En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

[. . .]