



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

### 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  
Referencia: BOE-A-2021-4194

## ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	3
<i>Artículos</i> . . . . .	5
Artículo 1. Objeto. . . . .	5
Artículo 2. Definiciones. . . . .	5
Artículo 3. Ámbito de aplicación. . . . .	6
Artículo 4. Operación de auxilio. . . . .	6
Artículo 5. Vehículos de auxilio. . . . .	7
Artículo 6. Condiciones de circulación. . . . .	7
Artículo 7. Operarios de auxilio en vías públicas. . . . .	7
Artículo 8. Actuaciones de auxilio. . . . .	7
Artículo 9. Condiciones de la retirada y depósito de vehículos. . . . .	8
Artículo 10. Creación del Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas. . . . .	8
Artículo 11. Objeto y finalidad del Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas. . . . .	8
<i>Disposiciones adicionales</i> . . . . .	8
Disposición adicional primera. Tratamientos de datos de carácter personal. . . . .	8
Disposición adicional segunda. Vehículos inscritos en el Registro de Vehículos. . . . .	9
Disposición adicional tercera. No incremento del gasto público en materia de personal. . . . .	9
<i>Disposiciones transitorias</i> . . . . .	9

**BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO**  
**LEGISLACIÓN CONSOLIDADA**

---

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. . . . .	9
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. . . . .	9
<i>Disposiciones derogatorias</i> . . . . .	9
Disposición derogatoria única. Derogación normativa. . . . .	9
<i>Disposiciones finales</i> . . . . .	9
Disposición final primera. Modificación del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. . . . .	9
Disposición final segunda. Modificación del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. . . . .	10
Disposición final tercera. Protocolo y formato de conexión con el punto de acceso nacional de tráfico y movilidad. . . . .	13
Disposición final cuarta. Habilitación competencial. . . . .	14
Disposición final quinta. Desarrollo normativo. . . . .	14
Disposición final sexta. Incorporación de derecho de la Unión Europea. . . . .	14
Disposición final séptima. Entrada en vigor. . . . .	14

TEXTO CONSOLIDADO  
Última modificación: 21 de diciembre de 2022

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.<sup>a</sup> 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 (REAV-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.

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

**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. En particular, queda derogado el tercer párrafo, del apartado primero de la sección V-2. “Vehículo-obstáculo en la vía”, del anexo XI “Señales en los vehículos” del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

**Disposición 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 señalar 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 arcones 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 garantizando 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  $\pm 8$  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  $\pm 8$ , 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  $-10$  °C y 50 °C.

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 señalar 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

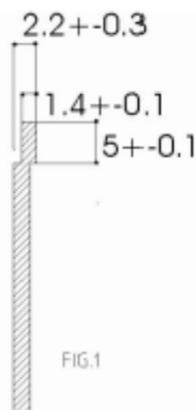


LÁMINA REFLECTANTE

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.<sup>a</sup> 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 19 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».

Dado en Madrid, el 16 de marzo de 2021.

FELIPE R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática,  
CARMEN CALVO POYATO

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.