

REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS PESADOS, PRIORITARIOS, ESPECIALES, DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS Y TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

Edición 2025



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General de Tráfico
Ministerio del Interior
NIPO: 128-25-001-6

**REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS
PESADOS, PRIORITARIOS, ESPECIALES, DE
TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS Y
TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA**

Edición de 2025

INSTRUCCIONES

El presente manual forma parte del conjunto de los nueve que constituyen la formación a distancia del “Profesor de Formación Vial”. Para conocer cuál de ellos estamos estudiando, los márgenes nos dan la clave para su reconocimiento puesto que cada uno tiene un color diferente:

MANUAL	TÍTULO	COLOR
I	Normas y señales reguladoras de la circulación vial	
II	Cuestiones de Seguridad Vial	
III	Reglamentación sobre vehículos pesados, prioritarios, especiales, de transporte de personas y mercancías y tramitación administrativa	
IV	Normativa por la que se regulan los permisos de conducción, sus clases y las pruebas de aptitud a realizar para su obtención	
V	Normativa reguladora de los centros de formación de conductores	
VI	Pedagogía aplicada a la conducción	
VII	Psicología aplicada a la conducción	
VIII	Mecánica y entretenimiento simple del automóvil	
IX	Comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente de tráfico	

Cada manual contiene, al inicio del mismo, un **Índice general** con los temas a tratar y un **Índice por cada tema** más específico y detallado.

Por otro lado, se recogen una serie de instrucciones/recomendaciones para que extraigas el máximo provecho y te ayuden al estudio:

- Esquemas, gráficos, tablas, imágenes/fotos, ejemplos, definiciones, ideas fuerza...
- Iconos simulando un semáforo:



En función de cómo se estudie el manual los iconos tendrán o no diferentes funcionalidades:

1

Si el estudio del manual lo realizas en la pantalla de tu ordenador/portátil/dispositivos móviles/tablet, los iconos indicados anteriormente presentan las siguientes funcionalidades:





Si pulsas sobre este botón ubicado en las esquinas inferiores del presente manual enlazarás con el Índice general del mismo.



Si pulsas sobre este botón situado en las esquinas superiores enlazarás con el Glosario de Términos ubicado al final de este manual.



Este icono lo encontrarás en diferentes partes a lo largo de los temas de este manual indicando una idea fuerza / concepto a resaltar / importante.

También debemos hacer referencia al Índice general y al Índice de los diferentes temas. Comprobarás que los títulos se encuentran en color azul y subrayado del siguiente modo:

Ejemplo **ÍNDICE GENERAL**

TEMA 1. LA ENSEÑANZA DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA	5
1. Introducción.....	6
2. La licencia de aprendizaje.....	7
3. La conducción acompañada.....	12
TEMA 2. ESCUELAS PARTICULARES DE CONDUCTORES (I): CUESTIONES GENERALES Y ELEMENTOS PERSONALES Y MATERIALES	15
1. Cuestiones generales.....	16
2. Elementos de las escuelas particulares de conductores.....	18
3. Programación de la enseñanza.....	43

Si pulsas sobre ellos enlazará directamente con el tema en cuestión.

Ejemplo **ÍNDICE TEMA**

TEMA 1	LA ENSEÑANZA DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA
1. <u>Introducción</u>	6
2. <u>La licencia de aprendizaje</u>	7
2.1.- Requisitos del solicitante	
2.2.- Requisitos del acompañante	
2.3.- Requisitos de los vehículos	
2.4.- Limitaciones de carácter general	
2.5.- Expedición de la licencia	

Si pulsas sobre ellos enlazará directamente con cada capítulo/epígrafe en cuestión.

**2**

Si por el contrario **imprimes** este manual para su estudio, los iconos no presentan ninguna funcionalidad. Tan solo debes conocer el significado del “semáforo rojo”.



Este icono lo encontrarás en diferentes partes a lo largo de los temas de este manual indicando una idea fuerza / concepto a resaltar / importante.

Muy importante, cuando vayas a realizar la impresión del manual, debes **ajustar** el tamaño de la página al área de impresión.





TEMA 1. LOS VEHÍCULOS PESADOS	7
1. Los vehículos pesados: concepto y clases	8
2. Masas y dimensiones	10
3. Autorizaciones complementarias de circulación	24
4. Categorías de vehículos	26
TEMA 2. CAMIONES	28
1. Camiones: concepto y clases	29
2. Masas y dimensiones máximas	34
3. Requisitos para circular	36
4. Permiso exigido para conducir camiones	43
5. Limitaciones a la circulación	43
6. Autorizaciones especiales para el transporte de personas	44
7. Condiciones de la carga	46
TEMA 3. AUTOBUSES	50
1. Autobuses: concepto y clases	51
2. Masas y dimensiones máximas	56
3. Requisitos para circular	58
4. Permiso exigido para conducir autobuses	61
5. Condiciones de los vehículos	63
6. Normas sobre utilización de los vehículos	65
TEMA 4. REMOLQUES	73
1. Remolques: concepto y clases	74
2. Masas y dimensiones máximas de remolques y semirremolques	75
3. Requisitos para circular	81
4. Dispositivos de frenado	84
5. Masas máximas remolcables	87
6. Permiso de conducción	89
7. Normas generales de circulación	91
TEMA 5.. TRANSPORTE POR CARRETERA.....	93
1. Régimen legal de los transportes por carretera	94
2. Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo	95
3. Clases de transporte por carretera	101
4. Actividades auxiliares y complementarias de transporte por carretera	115
5. Régimen sancionador	118



TEMA 6. CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL	124
1. Certificado de aptitud profesional (cap): exenciones	125
2. Cualificación inicial	127
3. Formación continua	133
4. Polivalencia de cursos	134
5. Documentación acreditativa del cap	134
6. Centros de formación	136
7. Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores	141
TEMA 7. MERCANCÍAS PELIGROSAS	165
1. Normas específicas sobre el transporte de mercancías peligrosas	166
2. Concepto y clases de mercancías peligrosas	173
3. Normas sobre operaciones de transporte	174
4. Autorización especial para los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas	177
EJERCICIO DE AUTOEVALUACIÓN 1	191
TEMA 8. TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES	197
1. Transporte escolar y de menores	198
2. Acompañante	200
3. Vehículos	201
4. Condiciones de los viajes	210
5. Seguros	212
6. Limitación de velocidad	213
7. Obligaciones de la entidad organizadora del transporte	213
8. Infracciones y sanciones	214
TEMA 9. TACÓGRAFOS	215
1. Tacógrafos: concepto y clases	216
2. Tacógrafo digital. Tarjetas de tacógrafo	219
3. Vehículos para los que es obligatorio el uso del tacógrafo	233
4. Tiempos de conducción y de descanso	235
5. Infracciones y sanciones	243
TEMA 10. ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR	248
1. Modalidades de los servicios	249
2. Transporte público en automóviles de turismo -auto-taxi-	249
3. Arrendamiento de vehículos con conductor	258
TEMA 11. VEHÍCULOS PRIORITARIOS	267
1. Vehículos prioritarios	268
2. Tranvías	269
3. Vehículos prioritarios en sentido estricto	269
4. Normas específicas sobre el transporte sanitario	272
5. Vehículos no prioritarios en servicio de urgencia	285
6. Vehículos en servicios especiales	285



TEMA 12. VEHÍCULOS ESPECIALES	288
1. Vehículos especiales: concepto y clases	289
2. Anchura máxima.....	293
3. Masas remolcables para vehículos agrícolas	294
4. Permiso de conducción	296
5. Requisitos para su circulación	297
TEMA 13. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS.....	307
1. Matriculación de vehículos	309
2. Matriculación ordinaria	310
3. El permiso y la licencia de circulación	312
4. Placas de matrícula	314
5. Matriculación especial	318
6. Cambios de titularidad de los vehículos	323
7. Bajas y rehabilitación de los vehículos	328
8. Autorizaciones temporales de circulación	332
TEMA 14. INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS.....	338
1. Introducción. Normativa aplicable.....	339
2. Disposiciones aplicables a las inspecciones técnicas	340
3. Inspecciones en carretera	352
4. Reformas de vehículos.....	360
EJERCICIO DE AUTOEVALUACIÓN 2.....	364
GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	370



TEMA

1

LOS VEHÍCULOS PESADOS

1. <u>Los vehículos pesados: concepto y clases</u>	8
1.1.- Concepto	
1.2.- Clases	
2. <u>Masas y dimensiones</u>	10
2.1.- Definiciones	
2.2.- Masas máximas permitidas	
2.2.1.- Masas por eje máximas permitidas	
2.2.2.- Masas máximas autorizadas	
2.3.- Dimensiones máximas autorizadas a los vehículos para poder circular, incluida la carga	
2.3.1.- Longitud máxima	
2.3.1.1.- Placa indicativa de gran longitud	
2.3.2.- Anchura máxima	
2.3.3.- Altura máxima	
2.3.4.- Otras limitaciones sobre dimensiones del vehículo y su carga	
3. <u>Autorizaciones complementarias de circulación</u>	24
4. <u>Categorías de vehículos</u>	26
4.1.- Vehículo todo terreno	

1 LOS VEHÍCULOS PESADOS: CONCEPTO Y CLASES

1.1 CONCEPTO

Aunque la expresión "**vehículos pesados**" es frecuentemente utilizada en la práctica y el Reglamento General de Circulación, se emplea en algún caso, como en el apartado 3 del artículo 86, al referirse a los vehículos cuyos conductores, en determinadas circunstancias, deben aminorar la marcha o apartarse al arcén para facilitar el adelantamiento a los que les siguen. Ni el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, ni el mencionado Reglamento General de Circulación ni el Reglamento General de Vehículos definen los vehículos pesados.

No obstante, **desde el punto de vista de nuestra normativa vigente en materia de circulación, cabría incluir** bajo la denominación de vehículos pesados a los automóviles destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada (M.M.A.) exceda de 3.500 kilogramos, y los de transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de 8 plazas, excluyendo a los llamados vehículos especiales, los cuales, independientemente de sus masas y dimensiones, son objeto de una reglamentación específica.



Pese a que los mencionados vehículos no son definidos expresamente como vehículos pesados, en el **Reglamento General de Circulación o en el Reglamento General de Conductores** tienen la consideración de tales, existiendo normas aplicables a aquéllos que son distintas de las relativas a los vehículos con masa máxima autorizada o número de plazas inferior. Así, **por lo que se refiere al permiso de conducción**, el artículo 4 del Reglamento General de Conductores aprobado por el RD 818/009 (de 8 de mayo) exige al menos el de la clase C1 para conducir vehículos de más de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada, mientras que hasta ese tonelaje se pueden conducir con un permiso de la clase B y para los vehículos con capacidad para más de nueve plazas, incluida la del conductor. Es decir, los autobuses es necesario un permiso de la clase D1 o D siendo suficiente el de la clase B para los que no rebasen dicha capacidad. **Las normas sobre utilización de carriles** (artículos 30 al 35 del **Reglamento General de Circulación**) son distintas según que el vehículo rebase o no los 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada. Lo mismo sucede, entre otras normas, con las relativas a la utilización del arcén (artículo 36 del Reglamento), que, además de estar prohibida a los vehículos con masa máxima autorizada superior a los 3.500 kilogramos, queda igualmente prohibida a los autobuses en general, y con **las limitaciones a la circulación**, temporales o permanentes, cuando vengan exigidas por las condiciones de seguridad o fluidez de la circulación, a las que se refiere el artículo 39 del Reglamento, que afectan con carácter general a los vehículos de más de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada.

En la **legislación de transportes** se recoge expresamente la distinción entre vehículos ligeros y pesados, en relación con el régimen de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte de mercancías. El **Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres** (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre) considera pesados a los vehículos automóviles

especialmente acondicionados para el transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas (art.47).

1.2 CLASES

Admitiendo que los vehículos pesados coinciden, en principio, con los que anteriormente se denominaban de la tercera categoría, más ciertos remolques no ligeros, pueden clasificarse de acuerdo con las definiciones contenidas en el anexo II del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (B.O.E. nº 22, de 26 de enero de 1999) en las siguientes categorías:

Tranvía	⇒	Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía. Aunque no tiene la consideración de automóvil, ni tan siquiera de vehículo de motor, en cuanto circula por la vía pública entraría en la categoría de los vehículos pesados, tanto por su propia masa en sí como por estar normalmente destinado al transporte de personas, con capacidad para más de 9 plazas, incluido el conductor.
Camión	⇒	Automóvil de 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, incluida la del conductor. Para ser considerado vehículo pesado el camión deberá tener una M.M.A. superior a 3.500 kilogramos.
Furgón	⇒	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, incluida la del conductor. Al igual que el camión propiamente dicho será vehículo pesado cuando su M.M.A. sea superior a 3.500 kilogramos.
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 el que los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí.
Tractocamión	⇒	Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque. Será vehículo pesado cuando su capacidad de arrastre sea superior a 3,5 toneladas.

Remolque	⇒	Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor. Si bien podría entenderse que será vehículo pesado cuando su M.M.A. supere los 3.500 kilogramos, este criterio no está recogido en la legislación vigente.
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. Para ser considerado vehículo pesado deberá tener una M.M.A. superior a 3.500 kilogramos.
Tren de carretera	⇒	Conjunto de vehículos constituido por un vehículo de motor con un remolque enganchado. Este conjunto se considerará pesado si su M.M.A., compuesta por la suma de los dos vehículos que lo integran, es superior a 3.500 kilogramos.
Vehículo articulado	⇒	Conjunto de vehículos constituido por un vehículo de motor al que se le acopla un semirremolque. Como en el caso del tren de carretera, el conjunto se considerará pesado cuando su M.M.A. supere los 3.500 kilogramos.
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. Se considerará vehículo pesado si su M.M.A. es superior a 3.500 kilogramos.

2 MASAS Y DIMENSIONES

2.1 DEFINICIONES

En el apartado 1 del anexo IX del Reglamento General de Vehículos se recogen las siguientes definiciones:

CONCEPTO	DEFINICIÓN
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.
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 kilogramos y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kilogramos si lo lleva.
MASA EN CARGA:	La masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.
MASA POR EJE	La que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.
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.
MASA MÁXIMA POR EJE TÉCNICAMENTE ADMISIBLE	La masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.
DIMENSIONES MÁXIMAS AUTORIZADAS	Las dimensiones máximas para la utilización de un vehículo establecidas en el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos. Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en ese Anexo se mediarán con arreglo al Anexo I de la Directiva 70/156/CEE, sin tolerancia positiva.
MASA MÁXIMA AUTORIZADA (M.M.A):	La masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.
MASA MÁXIMA TÉCNICAMENTE ADMISIBLE	La masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.
MASA REMOLCABLE MÁXIMA AUTORIZADA	Masa autorizada máxima de un remolque o semirremolque destinado a ser enganchado al vehículo de motor y hasta el 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.
MASA REMOLCABLE MÁXIMA TÉCNICAMENTE ADMISIBLE	La masa remolcable máxima basada en la construcción y especificada por el fabricante.
MASA REMOLCABLE MÁXIMA TÉCNICAMENTE ADMISIBLE DEL CONJUNTO	Suma de las masas del vehículo motor cargado y del remolque arrastrado cargado, basadas en la construcción del vehículo a motor y especificadas por el fabricante.
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.



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.
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 Reglamento General de Vehículos. 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 dimensiones del mayor elemento del conjunto exceden las dimensiones máximas establecidas en la respectiva reglamentación
SUSPENSIÓN NEUMÁTICA	Una suspensión se considera neumática si al menos el 75 por 100 del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.
SUSPENSIÓN EQUIVALENTE O SUSPENSIÓN NEUMÁTICA RECONOCIDA	Sistema de suspensión para eje(s) motor no dirigido(s) que cumple los requisitos establecidos en la reglamentación del Anexo I del Reglamento General de Vehículos.
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 suelo/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.
EJE RETRÁCTIL	Eje que pueda elevarse o bajarse mediante el dispositivo de elevación de eje, tal como se menciona en el número 1 del apartado 18.
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 18.
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.
TONELADA	Masa correspondiente a 1.000 kg.
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.



COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS	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.
VEHÍCULOS DE COMBUSTIBLE ALTERNATIVO	Un vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo y que ha sido debidamente homologado.
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.



2.2 MASAS MÁXIMAS PERMITIDAS

Según el apartado 2 del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos:

NO se permite la circulación

- 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.

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.

- De **vehículos 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).
- 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 metros.
- De **vehículos o conjuntos de vehículos** en los que la masa soportada por el eje motor o los ejes motores sea inferior al 25 por 100 de la masa total en carga del vehículo o conjunto de vehículos.
- De los **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.



2.2.1 Masas por eje máximas permitidas

Tampoco se permite la circulación de los vehículos con masas por eje que sobrepasen los siguientes límites:



EJE SIMPLE	Toneladas
Eje motor, en general	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 DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR	Toneladas
Si la separación entre los ejes es inferior a 1 metro	11,5
Si es igual o superior a 1 metro e inferior a 1,30 metros	16
Si es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros	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 exceda de las 9,5 toneladas	19

EJE TÁNDEM DE LOS REMOLQUES O SEMIRREMOLQUES	Toneladas
Si la separación entre los ejes es inferior a 1 metro	11
Si es igual o superior a 1 metro e inferior a 1,30 metros	16
Si es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros	18 toneladas, salvo para semirremolques equipados con caja basculante reforzada para la utilización específica en construcción, obras o minería que será de 20 toneladas.
Si la separación es igual o superior a 1,80 metros	20

**EJE TÁNDEM
TRIAXIAL DE LOS
REMOLQUES O
SEMIRREMOLQUES**

EJE TÁNDEM TRIAXIAL DE LOS REMOLQUES O SEMIRREMOLQUES	Toneladas
Si la distancia es igual o inferior a 1,30 metros	21
Si la distancia es superior a 1,30 metros e inferior o igual a 1,40 metros	24

2.2.2 Masas máximas permitida

VEHÍCULOS DE MOTOR DE 2 EJES

CARACTERÍSTICAS	TONELADAS
Vehículo de 2 ejes excepto autobuses. <i>(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.)</i>	18
Autobuses de 2 ejes de la clase I (urbanos) según la clasificación de la Directiva 2001/85/CE, de 20 de noviembre (Directiva derogada)	20
Autobuses de 2 ejes de las clases II y III (interurbanos y largo recorrido) según la clasificación de la Directiva 2001/85/CE, de 20 de noviembre (Directiva derogada)	19,50

REMOLQUES

CARACTERÍSTICAS	TONELADAS
Remolque de 2 ejes	18
Remolque de 3 ejes	24

VEHÍCULOS DE MOTOR DE 3 EJES

CARACTERÍSTICAS	TONELADAS
Vehículos de motor de 3 ejes. <i>(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.)</i>	25

Vehículo motor de 3 ejes, 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 las 9,5 toneladas. <i>(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.)</i>	26
Autobuses articulados de 3 ejes. <i>(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.)</i>	28

VEHÍCULOS DE MOTOR DE 4 EJES

CARACTERÍSTICAS	TONELADAS
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 las 9,5 toneladas	32
Otros vehículos rígidos de 4 ejes	31



CONJUNTOS DE VEHÍCULOS

Vehículos articulados de 4 ejes:

CARACTERÍSTICAS	TONELADAS
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	36 (1)
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 del eje tándem del 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

(1) (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 reglamentariamente establecidas)

Vehículos articulados de 5 o más ejes:

CARACTERÍSTICAS	TONELADAS
Vehículo motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes	40
Vehículo motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes	40
Vehículo motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes llevando, en transporte combinado, un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies y homologado para el transporte combinado	44
Vehículo motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes llevando, en transporte combinado, un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies y homologado para el transporte combinado	42



Trenes de carretera de 4 ejes:

CARACTERÍSTICAS	TONELADAS
Vehículo de motor de 2 ejes y remolque de 2 ejes	36

Trenes de carretera de 5 o más ejes:

CARACTERÍSTICAS	TONELADAS
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

2.3 DIMENSIONES MÁXIMAS AUTORIZADAS A LOS VEHÍCULOS PARA PODER CIRCULAR, INCLUIDA LA CARGA

2.3.1 Longitud

	Metros
Vehículos de motor, excepto autobuses. <i>(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.)</i>	12,00
Remolques. <i>(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.)</i>	12,00
Vehículos articulados, excepto autobuses articulados. <i>(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.)</i>	16,50
Semirremolques:	
La distancia máxima entre el eje del pivote de enganche y la parte trasera del semirremolque.	12,00
La distancia entre el eje del pivote de enganche y un punto cualquiera de la parte delantera del semirremolque, horizontalmente.	2,04
Trenes de carretera: <i>(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.)</i> <i>(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 descansa en la estructura del remolque. La carga no podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción.)</i>	18,75
Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situado más adelante 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 de motor y la parte delantera del remolque.	15,65
Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situados más adelante 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 éste	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 para cada caso	

2.3.1.1 Longitud máxima de vehículos o conjunto 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.

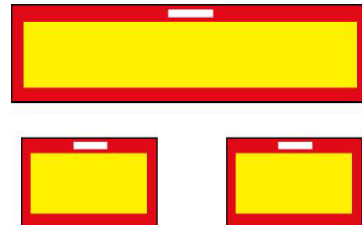
Los dispositivos aerodinámicos deberán reunir las siguientes condiciones operativas:

- 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.

2.3.1.2 Placa indicativa de gran longitud

Los **vehículos y conjuntos de vehículos** cuya longitud rebase los 12 metros deberán llevar, en su parte posterior y centrada con respecto al eje del vehículo, **la señal V-6, recogida en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos**.

Consiste en una placa de 1.300 milímetros de longitud y 250 milímetros de altura con el fondo de color amarillo reflectante y borde rojo fluorescente de 40 milímetros. 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. Estas placas deberán estar homologados de acuerdo con la reglamentación vigente que se recoge en el anexo I del Reglamento General de Vehículos.



Esta placa para identificar a los vehículos de gran longitud existía con anterioridad en otros países. En algunos, como el Reino Unido o Portugal, llevan inserta, con caracteres en color negro mate, la indicación expresa de las características del vehículo (Long vehicle y Vehículo largo, respectivamente).

2.3.2 Anchura

	Metros
La anchura máxima autorizada, como regla general	2,55
Superestructuras de vehículos acondicionados <i>(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, incluida el aislamiento, sea de 45 mm. como mínimo)</i>	2,60
Autobuses especialmente acondicionados para el traslado de presos <i>(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)</i>	2,60

2.3.3 Altura

	Metros
Altura máxima de los vehículos incluida la carga, como regla 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. - Vehículos de auxilio en vías públicas: los destinados a la retirada de vehículos accidentados o averiados. - Vehículos que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado o intermodal.	4,50

2.3.4 Otras limitaciones sobre dimensiones del vehículo y su carga

EN RELACIÓN A LA CARGA



La carga no debe comprometer la estabilidad del vehículo, perjudicar las obras y plantaciones de la vía o constituir obstáculo para su paso bajo los puentes, viaductos o instalaciones aéreas.

RADIO DE GIRO



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.

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 párrafo anterior ninguna parte del mismo rebasará en más de 0,60 metros dicho plano vertical.

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 categorías 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 AUTORIZACIONES COMPLEMENTARIAS DE CIRCULACIÓN



El artículo 14 del Reglamento General de Vehículos determina que “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”.

No obstante, el expresado precepto, en su apartado 2. permite que “ 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 determina 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.

A este respecto, el Reglamento General de Circulación determina (art. 13. 1) que “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”. Así mismo establece (art. 13. 2) que “el transporte de cargas indivisibles que, inevitablemente, rebasen los límites señalados en el apartado anterior (longitud, anchura y altura) 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”

En su artículo 15. 8 establece que “En el caso de circulación de vehículos en régimen de transporte especial, se estará a lo dispuesto en su autorización”.

De todo ello se deduce que existen dos supuestos en los cuales puede autorizarse la circulación de vehículos que excedan de masas o dimensiones:

Indivisibilidad de la carga que transportan.

Vehículo destinado a la prestación o realización de unos servicios o funciones específicos que para un correcto desempeño de los mismos debe superar, por construcción, esos valores máximos de masas y dimensiones.



El **Anexo IX** del Reglamento General de Vehículos es la disposición que regula las masas y dimensiones máximas de los vehículos y sus cargas. Si se superan, el vehículo en cuestión no puede circular si no está provisto de la autorización complementaria de circulación correspondiente.

-
-
- La autorización se solicitará acompañada de los siguientes documentos:

Personas físicas:

- Solicitud en impreso oficial disponible en la página web de la DGT.
- Identificación del interesado a través de su NIF, NIE ó CIF. En caso de una solicitud telemática, la identificación se llevará a cabo a través de un certificado digital válido.
-
- Original de la tarjeta ITV, o fotocopia cotejada con la inspección periódica en vigor.
-
- Tasa por el importe legalmente establecido.
-
- Autorización de transporte, licencia comunitaria de transporte o documento equivalente para los vehículos de países no miembros de la Unión Europea, según proceda y exclusivamente para vehículos en régimen de transporte especial.
- Croquis fidedigno del vehículo y de la distribución de su carga, en su caso, con expresión de la masa total, de la masa por eje, de la distancia entre ejes, y de las dimensiones máximas incluida la carga.
-

Personas jurídicas:

- Solamente podrán hacer su solicitud telemáticamente.
-
-

La solicitud se podrá presentar en los Registros de los Servicios Centrales de la DGT o en los Periféricos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

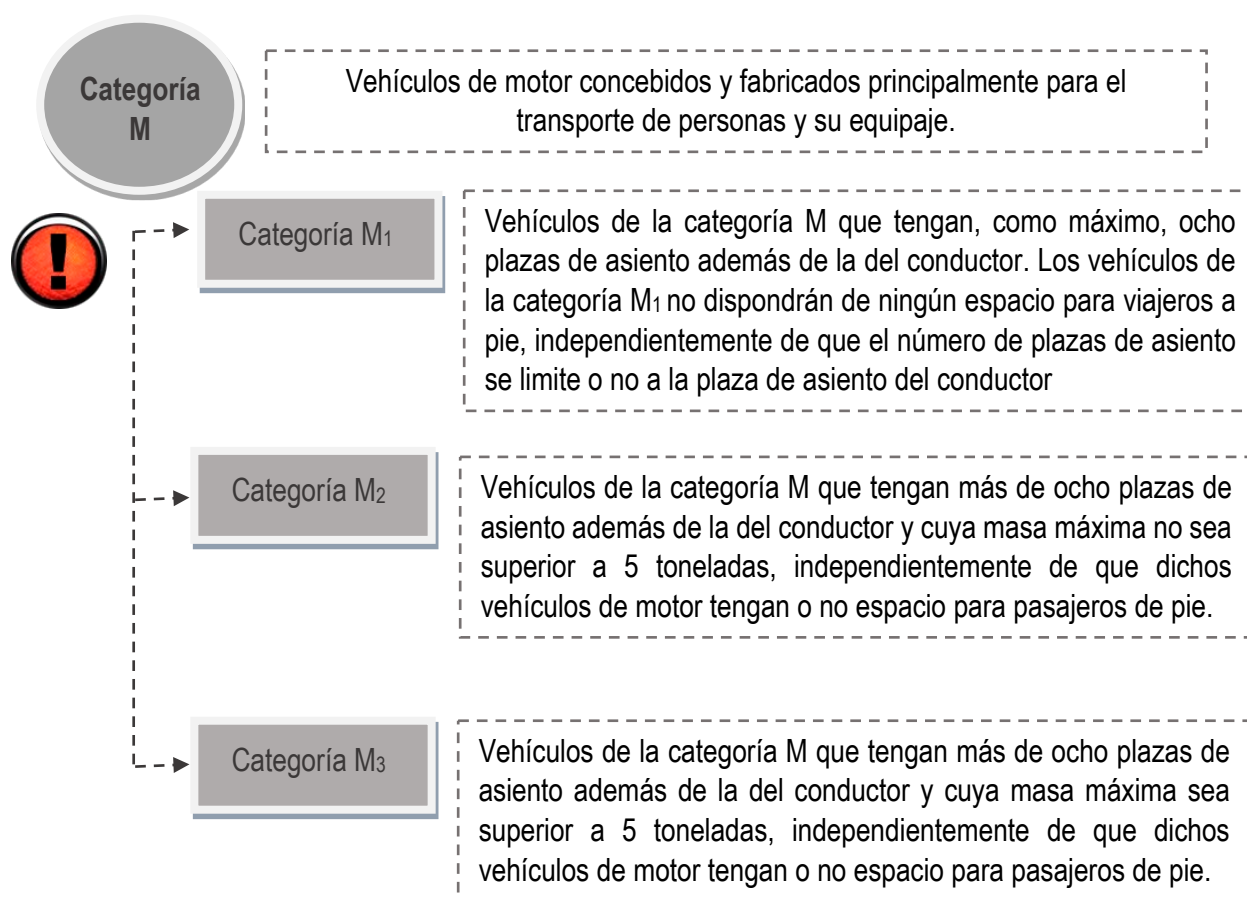


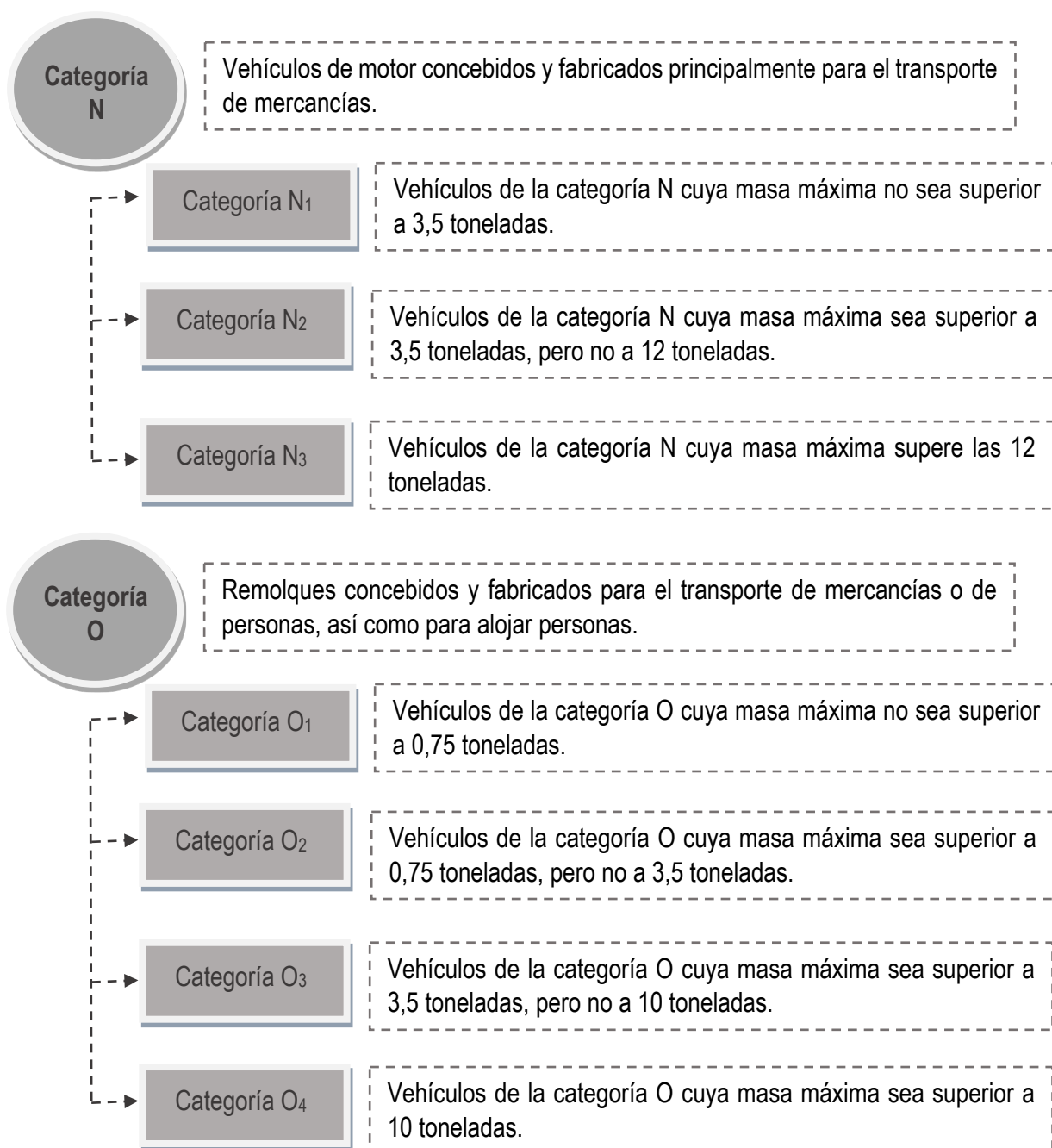
Para que la autorización complementaria de circulación sea válida, su conductor deberá portar consigo los preceptivos documentos, en vigor, que se refieran a su persona, al vehículo y a la carga transportada, quedando obligado a exhibirlos ante los agentes de la autoridad que lo soliciten.

4 CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS

Antes de iniciar este capítulo vamos a clarificar que por “**masa máxima**” se entenderá la masa máxima en carga técnicamente admisible.

Dentro del ámbito de la Unión Europea existe una clasificación de vehículos según su categoría. Estas categorías, establecidas en la DIRECTIVA 2007/46/CE de 5 de septiembre, modificadas por el anexo I del Reglamento (UE) nº 678/2011 de la Comisión de 14 de julio. Dicha directiva ha sido derogada por el Reglamento 2018/858, 30 de mayo 2018. Estas categorías son las siguientes:





4.1 VEHÍCULO TODO TERRENO

Según el Anexo II del Reglamento General de Vehículos, es un 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, eventualmente, parcial o totalmente, por personas, mediante la adición de asientos, especialmente diseñados para tal fin.

El Anexo I del Reglamento (UE) nº 678/2011 de 14 de julio, define a esta categoría de vehículos como de **categoría M o N** con características que permiten utilizarlo fuera de las calzadas normales. Para esta categoría de vehículos, se añadirá la letra G como sufijo a la letra y el número que identifican la categoría del vehículo.



TEMA

2

CAMIONES

1. <u>Camiones: concepto y clases</u>	29
1.1.- Concepto	
1.2.- Clases	
2. <u>Masas y dimensiones máximas</u>	34
2.1.- Masas máximas permitidas	
2.1.1.- Masas máximas por eje	
2.1.2.- Masas máximas autorizadas	
2.2.- Dimensiones máximas permitidas	
2.2.1.- Longitud máxima	
2.2.2.- Anchura máxima	
2.2.3.- Altura máxima	
3. <u>Requisitos para circular</u>	36
3.1.- Dispositivo de limitación de velocidad	
3.1.1.- Vehículos obligados	
3.1.2.- Excepciones	
3.1.3.- Instalación y comprobación del funcionamiento de los dispositivos	
3.2.- Protección trasera	
3.2.1.- Obligatoriedad	
3.2.2.- Excepciones	
3.3.- Protector lateral	
3.4.- Accesorios, repuestos y herramientas	
3.5.- Cinturón de seguridad	
3.6.- Señal V-23 distintivo de vehículos de transporte de mercancías	
4. <u>Permiso exigido para conducir camiones</u>	43
5. <u>Limitaciones a la circulación</u>	43
6. <u>Autorizaciones especiales para el transporte de personas</u>	44
7. <u>Condiciones de la carga</u>	46
7.1.- Dimensiones del vehículo y su carga	
7.2.- Disposición de la carga	
7.3.- Dimensiones de la carga	
7.4.- Señalización de la carga	
7.5.- Operaciones de carga y descarga	



1 CAMIONES: CONCEPTO Y CLASES

1.1 CONCEPTO

En un sentido muy amplio, y según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, **camión** es el carruaje destinado a transportar cargas o fardos muy pesados. De forma más concreta, el Anexo II del Reglamento General de Vehículos define el camión como el 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.



A diferencia del camión en sentido estricto, tal como se define en el párrafo anterior, el **furgón o furgoneta** es el 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.

No tiene la consideración de camión el tractocamión, ya que es el automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque pero no para el transporte de mercancías.

Si bien los carruajes para el transporte de cargas o mercancías se remontan a la época de la invención de la rueda, los primeros automóviles construidos para esta clase de transporte, de los que existe constancia, aparecidos a fines del siglo pasado, concretamente en el año 1893, son el Serpollet, movido por vapor, y el Panhard et levasseur, con motor de explosión.

1.2 CLASES

Los camiones, según el Anexo II del Reglamento General de Vehículos se clasifican por:



Los criterios de
CONSTRUCCIÓN

Los criterios de
UTILIZACIÓN

SERVICIO AL
QUE SE
DESTINAN



Criterios de construcción:

Los criterios de CONSTRUCCIÓN	CAMIÓN, PROPIAMENTE DICHO	Posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en el resto de la carrocería.
	FURGÓN	Cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería.

Criterios de utilización:

DERIVADO DE CAMIÓN	Versión de un camión especialmente equipado para el transporte de personas hasta un máximo de nueve, incluido el conductor.
PLATAFORMA	Camión en el que las mercancías se transportan sobre una superficie plana sin protecciones laterales.
CAJA ABIERTA	Camión en el que las mercancías se transportan en receptáculo abierto por la parte superior, en el que los laterales pueden ser abatibles o fijos.
PORTACONTENEDORES	Camión construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de estos.
JAULA	Camión especialmente adaptado para el transporte de animales vivos.
BOTELLERO	Camión especialmente adaptado para el transporte de botellas o bombonas.
PORTAVEHÍCULOS	Camión especialmente adaptado para el transporte de otro u otros vehículos.
SILO	Camión 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.
BASCULANTE	Camión provisto de un mecanismo que permita elevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera.
DUMPER	Camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno.
CAJA CERRADA	Camión en el que las mercancías se transportan en un receptáculo totalmente cerrado.
CAPITONÉ	Camión en el que las mercancías se transportan en un receptáculo totalmente cerrado, acolchado o adaptado especialmente en su interior.
BLINDADO	Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de cajas cerradas, reforzada especialmente mediante un blindaje.
ISOTERMO	Camión 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.
REFRIGERANTE	Isotermo que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de "absorción" (gases licuados, placas eutécticas...), permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla.
FRIGORÍFICO	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.

CALORÍFICO	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.
CISTERNA	Camión destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados. Las cisternas isotermales pueden ser refrigerantes, frigoríficas o caloríficas.
GÓNDOLA	Camión cuya plataforma de carga tiene una altura muy reducida.
BOMBEROS	Camión destinado al servicio de los cuerpos de bomberos
GRÚA DE ARRASTRE	Camión provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, al arrastre de otro vehículo.
HORMIGONERA	Camión especialmente construido para el transporte de los elementos constitutivos del hormigón, pudiendo efectuar su mezcla durante el transporte.
BASURERO	Camión especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos.

Por servicio al que se destinan:

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.
- *Caracteres segundo y tercero*, constituidos por dos cifras entre las que hay que reseñar especialmente en el caso de los vehículos que nos ocupa, los camiones.

Carácter primero	A: Servicio público	El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de una autorización de la Administración. Como es el caso de empresas de transporte de mercancías, empresas de alquiler sin conductor o escuelas particulares de conductores.
	B: Servicio particular	El vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular. Como es el caso del vehículo particular de una persona física.



Caracteres segundo y tercero	00 Sin especificar	El vehículo no ejerce ninguno de los otros servicios relacionados en la lista contemplada en el apartado D del Anexo II del Reglamento General de Vehículos.
	03 Aprendizaje de la conducción	Vehículo destinado al ejercicio de la conducción y de la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción.
	05 Auxilio en carretera	Vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Solo tendrán esa consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se pueda transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma y otro mediante un dispositivo de arrastre y que cuenten con el correspondiente utillaje.
	09 Obras	Vehículo destinado a la realización de tareas en trabajos de construcción
	10 Mercancías Peligrosas	Vehículo destinado al transporte de mercancías peligrosas aunque no se realice con carácter exclusivo.
	11 Basurero	Vehículo destinado al transporte de residuos.
	13 Policía	Vehículo destinado a los servicios de policía que presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
	14 Bomberos	Vehículos destinados a ser utilizados 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.
	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 a una actividad económica de acuerdo con la normativa tributaria.
	20 Mercancías perecederas	Vehículo destinado al transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada, aunque no se realice con carácter exclusivo.



Por su potencial contaminante:

Esta nueva clasificación de los vehículos ha sido introducida en el Reglamento General de Vehículos, a través de la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifica el anexo II del citado Reglamento.

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.

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.



2 MASAS Y DIMENSIONES MÁXIMAS

Las normas sobre masas y dimensiones máximas se contienen en el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos.

2.1 MASAS MÁXIMAS PERMITIDAS

2.1.1 Masas máximas por eje



EJE SIMPLE	Toneladas
Eje motor, en general	11,5
Eje no motor	10



EJE TÁNDEM DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR	Toneladas
Si la separación de dos ejes es inferior a 1 metro	11,5
Si es igual o superior a 1 metro e inferior a 1,30 metros	16
Si es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros	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 exceda de las 9,5 toneladas	19

2.1.2 Masas máximas autorizadas

	Toneladas
Camiones de 2 ejes	18
Camiones de 3 ejes	25
Camiones de tres ejes, 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	26
Camiones rígidos 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 camiones rígidos de 4 ejes	31



2.2 DIMENSIONES MÁXIMAS PERMITIDAS

2.2.1 Longitud máxima

La longitud máxima, incluida la carga y con cualquier número de ejes	12 metros
--	------------------

2.2.2 Anchura máxima

	Metros
Camiones en general	2,55
Camiones con superestructuras de vehículos acondicionados (de acuerdo con el Reglamento, un vehículo acondicionado es 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, incluida el aislamiento, sea de 45 milímetros como mínimo)	2,60

2.2.3 Altura máxima

	Metros
La altura máxima, incluida la carga, como norma general	4,00
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) - Vehículos de auxilio en vías públicas: los destinados a la retirada de vehículos accidentados o averiados - Vehículos que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado o intermodal	4,50



3 REQUISITOS PARA CIRCULAR

3.1 DISPOSITIVO DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD

La Unión Europea teniendo en cuenta el incesante aumento del tráfico por carretera, con el consiguiente incremento de los problemas ambientales y de seguridad vial, y considerando que la potencia de los motores de los camiones de gran tonelaje, autocares y autobuses, necesaria para que dichos vehículos puedan subir las pendientes, les permite también alcanzar en llano velocidades excesivas que no son compatibles con otros componentes como frenos y neumáticos. Esto ha motivado que algunos Estados Miembros de la Unión hayan establecido la **obligatoriedad de dispositivos de limitación de velocidad** para determinadas categorías de vehículos, extendiendo el uso obligatorio de los referidos dispositivos a todos los Estados Miembros, para la protección del medio ambiente, la disminución del consumo de energía, así como del desgaste del motor y de los neumáticos y, en definitiva, para lograr un aumento de la seguridad vial.

La transposición de las Directivas que regulaban el dispositivo de limitación de velocidad, a la legislación española, se realizó mediante el Real Decreto 2484/1994 de 23 de diciembre, por el que se regulaba la utilización, instalación y comprobación de funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos (B.O.E. nº 18, de 21 de enero de 1995).

Como consecuencia de los cambios introducidos por la Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002, se ha hecho necesario modificar parte del articulado del Real Decreto 2484/1994, de 23 de diciembre que hasta ahora regulaba el dispositivo de limitación de velocidad. Esto se ha materializado con la publicación del Real Decreto 1417/2005 de 25 de noviembre, que deroga definitivamente el RD 2484/1994.



El objeto de este Real Decreto es regular la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de los dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, así como establecer los requisitos que deben cumplir y las normas de actuación de las entidades y talleres que realicen las instalaciones y comprobaciones del funcionamiento de dichos dispositivos.

Las comprobaciones del funcionamiento a que se hace referencia en este Real Decreto lo son sin perjuicio de las exigibles en aplicación del Real Decreto 920/2017 de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y del Real Decreto 122/2004 de 23 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 957/2002 de enero, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español.



3.1.1 Vehículos obligados

El artículo 4 del Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, establece la obligatoriedad de instalar el dispositivo de limitación de velocidad a los vehículos de motor de la **categoría N₂ y N₃** (que puedan superar por construcción la velocidad de 25 km/h), es decir, los destinados al transporte de mercancías con una **masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas**. Tales vehículos sólo pueden circular por la vía pública si están equipados con un dispositivo limitador de velocidad regulado de tal manera que su velocidad no pueda superar los 90 kilómetros por hora.

3.1.2 Excepciones

El dispositivo de limitación de velocidad no será obligatorio para los siguientes vehículos:

- Camiones utilizados por las Fuerzas Armadas y Cuerpos de Seguridad, servicios de protección civil, servicios contra incendios y otros servicios de urgencia.
- Camiones que, por construcción, no puedan superar la velocidad de 90 kilómetros por hora.
- Camiones utilizados con la finalidad de ensayos científicos en carretera.
- Camiones que sean utilizados sólo para servicio público en áreas urbanas.

3.1.3 Instalación y comprobación del funcionamiento de los dispositivos

Los dispositivos de limitación de velocidad instalados en los vehículos deberán funcionar correctamente en todo momento y mantener los precintos que le fueron colocados de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 1417/2005 de 25 de noviembre.

Cuando el dispositivo de limitación de velocidad no funcione o cuando por el uso, o por cualquier reparación en el vehículo o, si es el caso, en el tacógrafo, se haya roto o retirado alguno de los precintos, el dispositivo de limitación de velocidad deberá ser sometido a una comprobación del funcionamiento.



Los dispositivos de limitación de velocidad serán instalados y su correcto funcionamiento comprobado **por entidades y talleres** que hayan sido autorizados previamente por el órgano competente en materia de industria del territorio donde estén radicados.

3.2 PROTECCIÓN TRASERA

3.2.1 Obligatoriedad

Según el Anexo IV del Reglamento General de Vehículos, 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 destinados al transporte de personas con capacidad hasta 9 plazas, incluido el conductor (categoría M1) y de los destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas (categoría N1) que choquen en su parte trasera.



Según la categoría del vehículo se considerará que esta protección **es eficaz**

Para los vehículos de las **categorías N₂ y N₃** (y para los de las categorías O₃ u O₄)

Para los vehículos de la **categoría N₁** (y para todos los de la categoría M en el caso de transporte de personas)

- 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 del Reglamento General de Vehículos, o bien,
- 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 del Reglamento General de Vehículos.

- Cuando la forma de la parte trasera del vehículo se adapte a lo establecido en la reglamentación anteriormente referida, o cuando la altura debajo de la parte posterior del vehículo en vacío no sobrepase de 550 milímetros, en un ancho que no deberá ser inferior en más de 100 milímetros de cada lado al del eje trasero (sin tener en cuenta la deformación de los neumáticos en la proximidad del suelo), o bien,
- cuando 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 del Reglamento General de Vehículos.

3.2.2 Excepciones

En lo que se refiere a los camiones, **quedan exentos** de la obligatoriedad del dispositivo de protección trasera contra el empotramiento:

- Los tractocamiones para semirremolques.
- Remolques destinados al transporte de madera sin desbastar o de piezas de gran longitud.
- Los vehículos en los cuales la existencia de una protección trasera contra el empotramiento sea incompatible con su utilización, haciéndose constar en su documentación.
- Los tractores agrícolas, remolques agrícolas y resto de maquinaria agrícola.

3.3 PROTECTOR LATERAL

El Reglamento nº73 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa por el cual se transpone la Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas nº 89/297 de 13 de abril de 1989, se aplica a:

Parte I: los vehículos de las categorías N2,N3 equipados con dispositivos de protección lateral que no hayan sido homologados por separado de conformidad con la parte II del citado Reglamento o que estén diseñados o equipados de manera que pueda considerarse que sus componentes cumplen total o parcialmente la función de un dispositivo.

De acuerdo a esta Parte I, se les concederá la homologación a los vehículos de las categorías N2, N3, que por construcción puedan superar la velocidad de 25 kilómetros por hora y estén equipados con dispositivos de protección lateral, que ofrezcan a los usuarios de la carretera no protegidos (peatones, ciclistas, motoristas) una protección eficaz contra el peligro de caer bajo la parte lateral del vehículo y ser atrapados bajo las ruedas.

Parte II: los dispositivos de protección lateral destinados a ser instalados en vehículos de las categorías N2, N3.

Parte III: la instalación de vehículos de las categorías N2 y N3 de dispositivos de protección lateral a los que se haya concedido una homologación de tipo de conformidad con la parte II del citado Reglamento y a la finalización de vehículos parcialmente homologados de conformidad con la parte I y completados con dispositivos de protección lateral a los que se haya concedido una homologación de tipo de conformidad con la parte II del Reglamento nº 73.



El protector lateral no aumentará la anchura total del vehículo y la parte principal de su superficie externa no se adentrará más de 12 centímetros con respecto al plano más externo del vehículo (su anchura máxima).

La superficie externa del dispositivo deberá ser lisa, y, en la medida de lo posible, continua desde la parte delantera a la trasera. El dispositivo podrá consistir en una superficie continua plana, en uno o más largueros horizontales o en una combinación de ambas cosas, si bien cuando se usen largueros, no distarán entre sí más de 30 centímetros. El borde inferior del



protector no distará más de 55 centímetros del suelo en ningún punto, y el borde superior no se encontrará a más de 35 centímetros por debajo de esta parte de la estructura del vehículo.

El dispositivo de protección lateral **no es obligatorio** para:

- Las cabezas tractoras destinadas al arrastre de semirremolques.
- Los vehículos concebidos y contruidos con fines especiales a los que no es posible, por razones prácticas, dotar de esta protección lateral.

Asimismo, el artículo 11 -apartado 18- del Reglamento General de Vehículos, establece que los vehículos destinados al transporte de mercancías, deberán disponer de un **dispositivo antiencastamiento delantero**, si así lo exige la reglamentación recogida en el anexo I del citado Reglamento.

3.4 ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS

Según el Anexo XII del Reglamento General de Vehículos, los automóviles destinados al transporte de mercancías de masa máxima autorizada **no superior** a 3.500 kg., llevarán la siguiente dotación:

NO superior a 3.500 kg.

- El dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16 que cumpla las condiciones establecidas en el Anexo XI del mismo Reglamento (señal V-16).
- **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).
- **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 ofrezcan suficientes garantías para la movilidad del vehículo.



Según el mismo Anexo XII del Reglamento General de Vehículos, los automóviles destinados al transporte de mercancías de masa máxima autorizada **superior** a 3.500 kg., llevarán la siguiente dotación:



SUPERIOR a 3.500 kg.

- **Un dispositivo luminoso de preseñalización de peligro** que cumplan las condiciones establecidas en el Anexo XI del mismo Reglamento (señal V-16).
- **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).
- **Un equipo homologado de extinción de incendios** adecuado y en condiciones de uso.

3.5 CINTURÓN DE SEGURIDAD

Según el artículo 117 del Reglamento General de Circulación, 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.

No obstante, podrán circular sin cinturón de seguridad cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales, **los distribuidores de mercancías** cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros.



3.6 SEÑAL V-23 DISTINTIVO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Este distintivo señala los vehículos largos y pesados, así como sus remolques, tanto en la parte trasera como en el lateral del mismo, en función de las masas máximas, longitudes y categorías, conforme se establece en el Reglamento CEPE/ONU 48R.

Está 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 anterior párrafo.



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.

En la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero por la que se modifica el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, se especifican las características técnicas y colocación de la señal V-23.

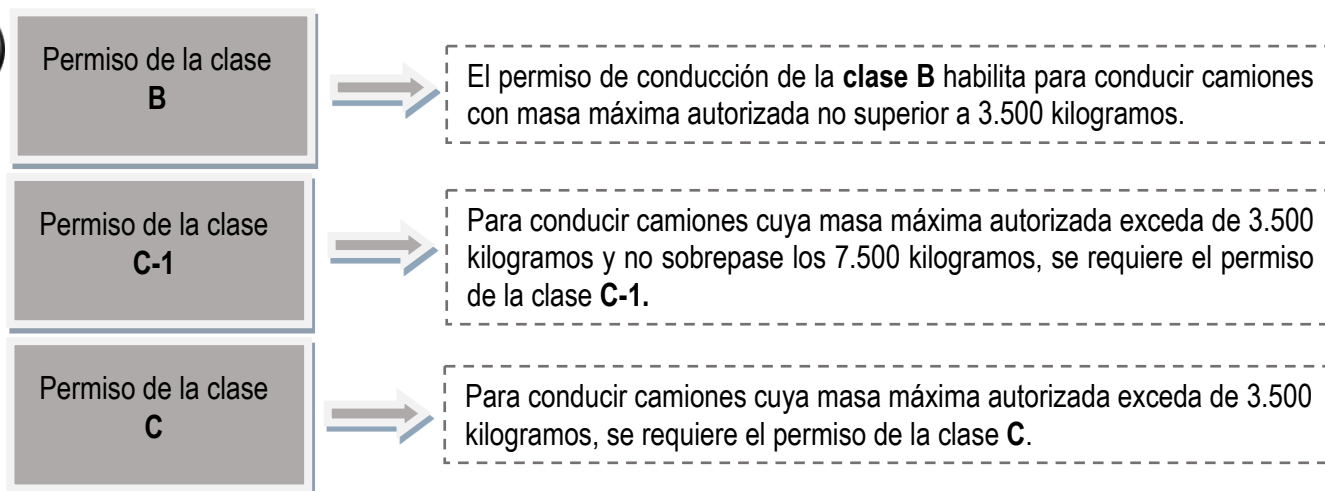
Este distintivo es **obligatorio** para vehículos de anchura superior a 2,10 m y longitud superior a 6 m, en las siguientes categorías:

- a) vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, dedicados al transporte de mercancías, cuya masa máxima sea superior a 7,5 toneladas (con excepción de los chasis cabinas, vehículos incompletos y cabezas tractoras para semirremolques).
- b) remolques y semirremolques cuya masa máxima es superior a 3,5 toneladas).

Esta obligatoriedad comienza para los vehículos anteriores matriculados a partir del 10 de julio de 2011, siendo voluntaria para los matriculados con anterioridad.



4 PERMISO EXIGIDO PARA CONDUCIR CAMIONES



Para la conducción profesional de los vehículos que autoriza a conducir el permiso de las clases C1 o C, entre otros, deberán cumplirse además de los requisitos exigidos en el art. 4 del Reglamento General de Conductores los establecidos en el 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.

5 LIMITACIONES A LA CIRCULACIÓN

⇒ Según el artículo 39 del Reglamento General de Circulación, 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.

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 aquel 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. 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.

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, determinará las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

En casos de reconocida urgencia podrán concederse autorizaciones especiales, de carácter permanente o temporal, para la circulación de vehículos dentro de los itinerarios y plazos objeto de las restricciones impuestas conforme a lo establecido en los párrafos anteriores, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos objeto de restricción.

Los supuestos de circulación en vías restringidas sin la previa autorización tendrán la consideración de infracción, que se sancionará conforme prevé el artículo 80.2 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En estas autorizaciones especiales se harán 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. Corresponde otorgar estas autorizaciones a la autoridad que estableció las restricciones.

Los supuestos de circulación en vías restringidas sin previa autorización, tendrán la consideración de infracción, que se sancionará conforme prevé el artículo 80.2 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Las restricciones a la circulación reguladas en el artículo 39 del Reglamento General de Circulación son independientes y no excluyen las que establezcan otras autoridades con arreglo a sus específicas competencias.

6 AUTORIZACIONES ESPECIALES PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

El artículo 10 del Reglamento General de Circulación establece que está **prohibido** transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

No obstante lo 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.



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.

Dichas protecciones se ajustarán a las condiciones establecidas en el Anexo VI del Reglamento General de Vehículos y en la reglamentación recogida en el anexo I del citado Reglamento.

El Anexo VI del Reglamento General de Vehículos, establece 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 indicadas en el Anexo VI se aplican 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 está directamente limitado por una fila de asientos.

En el citado Anexo se definen los siguientes dispositivos de protección:



- **Anclajes para dispositivos de amarre o simplemente, puntos de amarre:** son aquellos puntos de fijación en el vehículo que sirven para la fijación de dispositivos de amarre. Por ejemplo: anillas, ganchos, refuerzos roscados, etc.
- **Dispositivos de amarre:** son aquellos dispositivos que permiten asegurar la carga en el vehículo y su instalación depende del tipo de carga que manipule el usuario. Por ejemplo: cintas, cables, etc.
- **Preinstalación o anclajes o fijaciones para los dispositivos de retención:** son aquellos puntos de fijación en el vehículo que sirven para la fijación de los dispositivos de retención. Por ejemplo: refuerzos roscados, anillas, ganchos, remaches, etc.



Dispositivo de retención es aquel dispositivo 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. Por ejemplo: red, reja, barras. El asiento asumirá parcialmente la función de retención cuando el dispositivo de retención asegure únicamente la zona situada por encima del mismo.

7 CONDICIONES DE LA CARGA

Las normas generales sobre transporte de mercancías o cosas están contenidas en los artículos 13 al 16 del Reglamento General de Circulación.

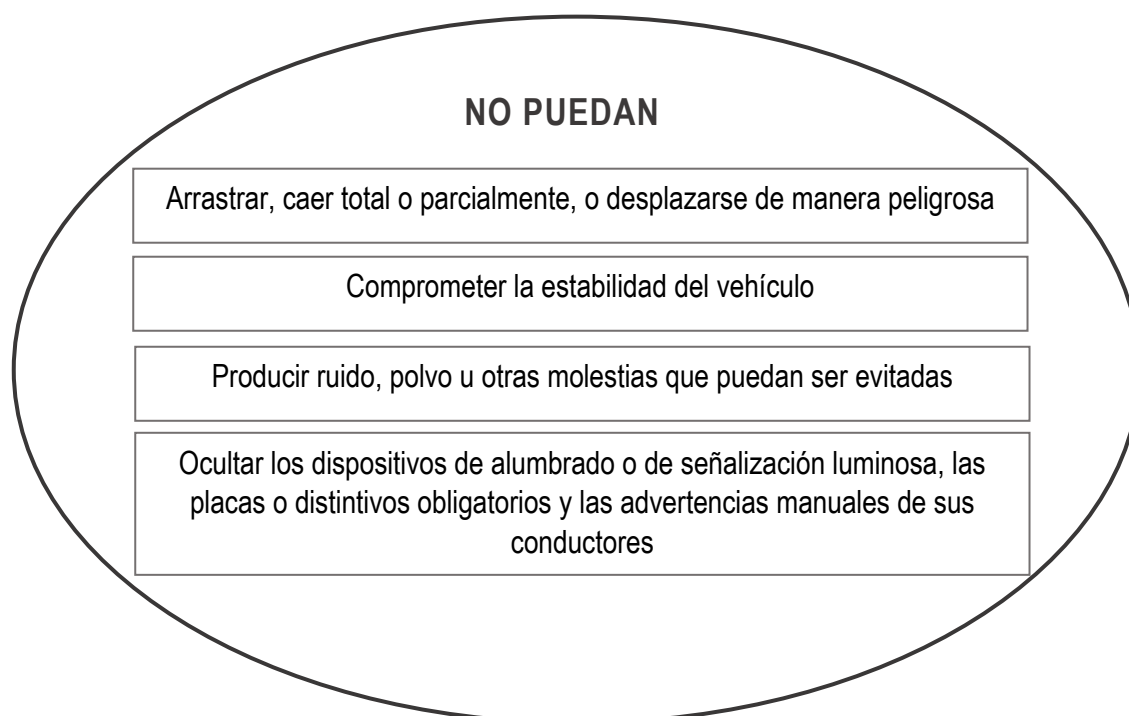
7.1 DIMENSIONES DEL VEHÍCULO Y SU CARGA

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.

El transporte de cargas indivisibles que, inevitablemente, rebasen los límites señalados en el párrafo 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 Reglamento General de Circulación.

7.2 DISPOSICIÓN DE LA CARGA

La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuere necesario, sujetos, de tal forma que no puedan:



El transporte de **materias que produzcan polvo o puedan caer** se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente.

El transporte de **cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas**, así como las que entrañen especialidades en su acondicionamiento o estiba, se atenderá, además, a las normas específicas que regulan la materia.

7.3 DIMENSIONES DE LA CARGA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento General de Circulación, la carga **no sobresaldrá** de la proyección en planta del vehículo, salvo en los casos y condiciones previstos reglamentariamente.

En los **vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías**, tratándose de carga indivisible 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:
 - 1º En vehículos de longitud superior a 5 metros, 2 metros por la parte anterior y 3 metros por la posterior.
 - 2º En vehículos de longitud igual o inferior a 5 metros, un 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.

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.

En los **vehículos de anchura inferior a un metro**, la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado del eje longitudinal del vehículo. No podrá sobresalir por la extremidad anterior, ni más de 0,25 metros por la posterior.

Siempre que la carga sobresalga de la proyección en planta del vehículo, dentro de los límites indicados anteriormente, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública, y aquélla deberá ir resguardada en la extremidad saliente para aminorar los efectos de posibles roces o choques.



7.4 SEÑALIZACIÓN DE LA CARGA



Cuando **la carga sobresalga por la parte posterior del vehículo** deberá colocarse la señal V-20 (panel para cargas que sobresalen) 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, con franjas alternas rojas y blancas.

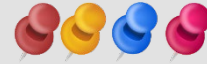
Cuando el vehículo circule entre la puesta y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, la carga que sobresalga por la parte posterior deberá ir señalizada, además, con una luz roja. Cuando **la carga sobresalga por la parte delantera**, deberá señalizarse por medio de una luz blanca.

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 delante, 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.

7.5 OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

El artículo 16 del Reglamento General de Circulación establece que las operaciones de carga y descarga deberán llevarse a cabo **fuera de la vía**.

Excepcionalmente cuando fuera inexcusable efectuarlas en ésta, deberán realizarse sin ocasionar peligros o perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios y teniendo en cuenta las normas siguientes:



- Se respetarán las disposiciones sobre paradas y estacionamientos, y además, en poblado, las que dicten las autoridades municipales sobre horas y lugares adecuados.
- Se efectuarán, en la medida de lo posible, por el lado del vehículo más próximo al borde la calzada.
- 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.
- 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 por las disposiciones específicas que regulan.



TEMA

3

AUTOBUSES

1. <u>Autobuses: concepto y clases</u>	51
1.1.- Concepto	
1.2.- Clases	
1.3 - Servicio al que se destinan los vehículos	
2. <u>Masas y dimensiones máximas</u>	56
2.1.- Masas máximas permitidas	
2.2.- Dimensiones máximas	
2.2.1.- Altura máxima	
2.2.2.- Longitud máxima	
2.2.3.- Anchura máxima	
3. <u>Requisitos para circular</u>	58
3.1.- Dispositivo de limitación de velocidad	
3.1.1.- Vehículos obligados	
3.1.2.- Excepciones	
3.2.- Accesorios, repuestos y herramientas	
3.3.- Cinturones de seguridad	
3.4.- Señalización	
4. <u>Permiso exigido para conducir autobuses</u>	61
5. <u>Condiciones de los vehículos</u>	63
5.1.- Condiciones técnicas	
5.2.- Especificaciones técnicas que deben reunir los vehículos destinados a la conducción de detenidos, presos y penados	
6. <u>Normas sobre utilización de los vehículos</u>	65
6.1.- Por parte de los usuarios	
6.2.- Por parte del personal	
6.3 - Por parte de la empresa	
6.4.- Estaciones de transporte viajeros	
6.5.- Documentos de control	
6.6 – Hoja de ruta y su cumplimentación	
6.7.- Libro y hojas de reclamaciones	
6.8.- Recomendaciones en materia de seguridad y accesibilidad	

1 AUTOBUSES: CONCEPTO Y CLASES

1.1 CONCEPTO



En el Anexo II del Reglamento General de Vehículos se define el **autobús o autocar** como el automóvil que tenga más de 9 plazas, incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y de sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por railes.



La definición que da el **Diccionario de la Real Academia** coincide si se emplea el término autobús, que equivale a ómnibus automóvil, pero considera que autocar es el automóvil de gran capacidad, para uso de turistas.

Por su parte el artículo 47 del **Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres** define el autobús o autocar como vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de viajeros y, en su caso, equipajes o encargos, con una capacidad superior a 9 plazas, incluida la del conductor.

Característica común a todas estas categorías de vehículos es que están concebidos y equipados para el transporte público de más de 8 viajeros.

La historia de esta clase de vehículos se remonta al primer tercio del siglo pasado, pues ya en el año 1826 existían autobuses de vapor en Leith y Edimburgo, y un año más tarde en Londres.

En 1831, un vehículo llamado **"Infant"**, construido por Walter Hancoch, inició un servicio regular de viajeros entre Londres y Stratford, y en 1836 el mismo constructor puso en funcionamiento otro vehículo, el **"Automaton"**, que podía transportar hasta 30 viajeros a una velocidad máxima de 34 Km/h.

Cronológicamente situados entre los dos vehículos mencionados, surgieron el "Era" y el **"Enterprise"**, en 1832, y el **"Autopsy"**, en 1833, siendo el "Enterprise" el primer vehículo mecánico que mantuvo un servicio regular, disponiendo de 14 asientos situados sobre banquetas longitudinales.

Estos vehículos fueron perfeccionándose hasta la llegada del motor de explosión, correspondiendo la prioridad en la construcción de autobuses con motor de gasolina a De Dion Bouton, en 1897.

En España, dada la escasez de automóviles planteada en la inmediata posguerra, apenas existían autobuses propiamente dichos como vehículos concebidos y construidos para el transporte de personas, y, en la inmensa mayoría de los casos, se trataba de antiguos camiones a los que se les había cambiado la carrocería.

Esta situación prolongada durante decenios, no puede darse actualmente ya que, desde la publicación del derogado Real Decreto 736/1988, de 18 de julio por el que se regulaban la tramitación de las reformas de importancia sólo podía aceptarse la transformación de un vehículo para el transporte de cosas a



vehículo para el transporte de personas cuando el vehículo-tipo esté homologado para ambas modalidades. La misma idea preside en este punto el vigente Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regulan las reformas de los vehículos que derogó el Real Decreto 736/1988.

1.2 CLASES

El Reglamento General de Vehículos, en su Anexo II, define a los autocares y los clasifica los autobuses por criterios de construcción y por criterios de utilización.



Por DEFINICIÓN	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.
	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 las 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.

Por criterios de CONSTRUCCIÓN	AUTOBÚS O AUTOCAR	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas, incluido el conductor. El anexo II del Reglamento General de Vehículos distingue entre los automóviles de MMA igual o inferior a 3.500 kilogramos y los automóviles cuya MMA exceden de ese límite.
	AUTOBÚS O AUTOCAR ARTICULADO	Autobús o autocar compuesto por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica.
	AUTOBÚS O AUTOCAR MIXTO	Autobús o autocar concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.
	TROLEBÚS	Automóvil destinado al transporte de personas con capacidad para diez o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.

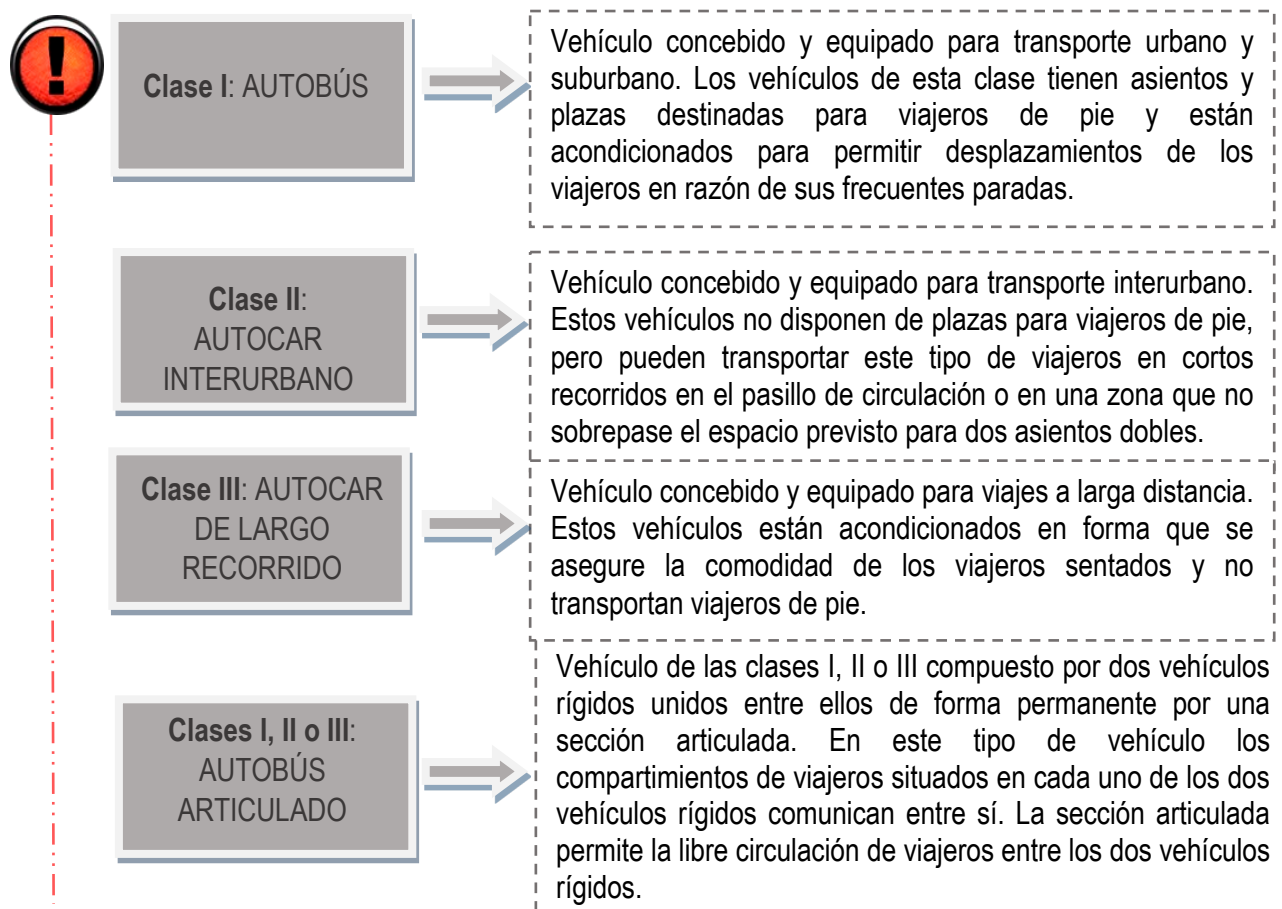
Por criterios de UTILIZACIÓN	AUTOBÚS O AUTOCAR ESCOLAR	El vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.
	AUTOBÚS O AUTOCAR ESCOLAR NO EXCLUSIVO	Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.
	AUTOBÚS O AUTOCAR URBANO	Vehículo concebido y equipado para transporte 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.
	AUTOBÚS O AUTOCAR DE 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.
	AUTOBÚS O AUTOCAR DE 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.

Por otro lado, el Reglamento nº 107 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M₂ o M₃ en lo que respecta a sus características generales de construcción se aplica a todos los vehículos de uno o dos pisos, rígidos o articulados, de la categoría M₂ o M₃.



A efectos del presente Reglamento se entiende como **vehículo**, el concebido y equipado para el transporte público de más de 8 viajeros, además del conductor.

A los efectos del Reglamento nº 36 sobre prescripciones uniformes relativas a las características de construcción de los vehículos de transporte público de personas, **se distinguen tres clases de vehículos**, concebidos y equipados para el transporte público de viajeros:



En la Tarjeta de Inspección Técnica figurará la clase a la que pertenece, pudiendo un mismo vehículo ser considerado como perteneciente a más de una clase (excepto la I y la III conjuntamente). En este caso puede homologarse para cada una de las clases a las cuales corresponde.

1.3 SERVICIO AL QUE SE DESTINAN LOS VEHÍCULOS

El anexo II del Reglamento General de Vehículos establece que 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:
- *Caracteres segundo y tercero*, constituidos por dos cifras entre las que hay que reseñar especialmente en el caso de los vehículos que nos ocupa, los autobuses.

Por servicio al que se destinan	Carácter primero, constituido por una letra	A: Servicio público	El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de una autorización de la Administración. Es el caso de empresas de transporte de personas, empresas de alquiler sin conductor o escuelas particulares de conductores.
		B: Servicio particular	El vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular. Es el caso del vehículo particular de una persona física.
	Caracteres segundo y tercero	00 Sin especificar	El vehículo no ejerce ninguno de los otros servicios relacionados en la lista contemplada en el apartado D del Anexo II del Reglamento General de Vehículos.
		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 conducción y de la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción.
		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.
		16 Defensa	Vehículo adscrito al Ministerio de Defensa.



2 MASAS Y DIMENSIONES MÁXIMAS

Rigen para los autobuses las normas sobre masas y dimensiones máximas de los vehículos establecidos con carácter general en el Reglamento General de Vehículos con las siguientes excepciones:

2.1 MASAS MÁXIMAS PERMITIDAS

A.- Masa por eje máxima permitida

	Toneladas
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 de los vehículos de motor:	
• Si la separación de dos ejes es inferior a 1,00 metro	11,5
• Si es igual o superior a 1,00 metro e inferior a 1,30 metros	16
• Si es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros	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 autorizada de cada eje no excede de las 9,5 toneladas	19



B.- Masa máxima autorizada

	Toneladas
Autobuses de 2 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
Autobuses articulados de 3 ejes. 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 máxima permitida.	28
Autobuses rígidos de 3 ejes, 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 las 9,5 toneladas	26
Autobús rígido de 4 ejes	31
Autobús rígido de 4 ejes con dos direccionales, cuando el eje motor esté 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 las 9,5 toneladas	32
Resto de autobuses rígidos de 4 ejes	31

2.2 DIMENSIONES MÁXIMAS

2.2.1 Altura máxima

	Metros
Altura máxima, incluida la carga, como norma general	4,00
Altura máxima de los autobuses de la clase I (urbano)	4,20

2.2.2 Longitud máxima

	Metros
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 para cada caso.

2.2.3 Anchura máxima

	Metros
Anchura máxima autorizada, como regla general	2,55
Autobuses especialmente acondicionados para el traslado de presos	2,60

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 REQUISITOS PARA CIRCULAR

3.1 DISPOSITIVO DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD

En el tema anterior referido a camiones se ha hecho ya referencia al por qué de la obligatoriedad de disponer de un dispositivo que limite la velocidad en determinados vehículos e igualmente se referenció la legislación en la que se regula su utilización, instalación y funcionamiento.

3.1.1 Vehículos obligados

El artículo 3 del Real Decreto 1417/2005 establece la obligatoriedad de instalar el dispositivo de limitación de velocidad a los vehículos de motor de la **categoría M₂ y M₃** (que puedan superar por construcción la velocidad de 25 km/h). Es decir, los destinados al transporte de personas en número superior a nueve incluido el conductor. Tales vehículos sólo pueden circular por la vía pública si están equipados con un dispositivo regulador de tal manera que su velocidad no pueda superar los 100 kilómetros por hora.

3.1.2 Excepciones

El dispositivo de limitación de velocidad no será obligatorio para los siguientes vehículos:

- Autobuses utilizados por las Fuerzas Armadas, Protección Civil, Servicios contra incendios y demás servicios de urgencia, así como por las Fuerzas de Orden Público.
- Autobuses que, por construcción, no puedan superar la velocidad de 100 kilómetros por hora.
- Autobuses utilizados con la finalidad de ensayos científicos en carretera.
- Autobuses que sean utilizados sólo para servicio público en áreas urbanas.

3.2 ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS

De conformidad con lo establecido en el Anexo XII del Reglamento General de Vehículos, los autobuses están obligados a llevar la siguiente dotación:

OBLIGADOS

- **Un dispositivo luminoso de preseñalización de peligro** que cumplan las condiciones establecidas en el Anexo XI del mismo Reglamento (señal V-16).
- **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.
- **Un equipo homologado de extinción de incendios**, adecuado y en condiciones de uso.



3.3 CINTURONES DE SEGURIDAD

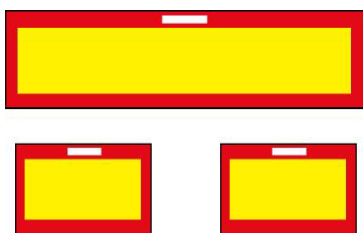
El artículo 117 del Reglamento General de Circulación, establece que el conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar, debidamente abrochados, los cinturones de seguridad homologados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas. Esta obligación, no será exigible en aquellos vehículos que no los tengan instalados.



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 del Reglamento General de Circulación, colocado en lugares visibles de cada asientos.

En estos vehículos, los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros 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.

3.4 SEÑALIZACIÓN



Los autobuses, los autobuses articulados y los autobuses con remolque cuya longitud rebase los 12 metros deberá llevar, en su parte posterior y centrada con respecto al eje del vehículo la **señal V-6**, consistente en una placa de 1.300 milímetros de longitud y 250 milímetros de altura con el fondo de color amarillo reflectante y borde rojo fluorescente de 40 milímetros.

Esta placa podrá ser sustituida, cuando sea aconsejable para su mejor colocación, por dos placas de características análogas a la anterior, pero con 500 milímetros de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de los bordes como sea posible. En ambos casos, las placas se colocarán a una distancia del suelo entre 500 y 1.500 milímetros.

4 PERMISO EXIGIDO PARA CONDUCIR AUTOBUSES

Para conducir autobuses es necesario estar en posesión del permiso de conducción de las siguientes clases:



Permiso de la clase
D1



Permiso de la clase
D1+E



Permiso de la clase
D



El permiso de conducción de la clase D1, autoriza para conducir automóviles diseñados y contruados para el transporte de no más de dieciséis pasajeros demás 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. La edad mínima para obtenerlo será de 21 años cumplidos.

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.

Para conducir 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, se requiere el **permiso de la clase D1+E**. La edad mínima para obtenerlo será de 21 años.

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.

El permiso de conducción de la clase D, autoriza para conducir automóviles diseñados y contruados 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. La edad mínima para obtenerlo será de 24 años cumplidos.

La edad mínima será 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.





Permiso de la clase
D



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 para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

Permiso de la clase
D+E



Para conducir 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, se requiere el **permiso de la clase D+E**. La edad mínima para obtenerlo será de 24 años.

La edad mínima será 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 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 para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

•

Para la conducción de **trolebuses** se requerirá el permiso exigido para la conducción de **autobuses**.

Para la **conducción profesional** de los vehículos que autoriza a conducir el permiso de las clases D1, D1+E, D o D+E, entre otros, deberán cumplirse además de los requisitos exigidos en el artículo 4 del Reglamento General de Conductores los establecidos en el 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.

5 CONDICIONES DE LOS VEHÍCULOS

5.1 CONDICIONES TÉCNICAS

El Reglamento núm. 36 sobre prescripciones uniformes relativas a las características de construcción de los vehículos de transporte público de personas, contiene una serie de normas sobre especificaciones técnicas para la homologación.

Relativas a:



- Condiciones de la carga
- Superficie disponible para los viajeros
- Número de plazas
- Resistencia de la superestructura
- Prevención de los riesgos de incendio
- Salidas
- Acondicionamiento interior
- Iluminación artificial interior
- Sección articulada de los autobuses articulados
- Maniobrabilidad
- Mantenimiento de la dirección de los vehículos articulados
- Barras y asideros de sujeción
- Estanterías portaequipajes y protección del conductor

5.2 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS QUE DEBEN REUNIR LOS VEHÍCULOS DESTINADOS A LA CONDUCCIÓN DE DETENIDOS, PRESOS Y PENADOS

Las características técnicas que habrán de reunir los vehículos utilizados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para el traslado de detenidos, presos y penados se acomodarán a las especificaciones que figuran en la Orden INT/2573/2015, de 30 de noviembre.



En el Anexo II de la citada Orden se definen las condiciones técnicas y de seguridad mínima que deben reunir **los vehículos celulares** para el transporte urbano e interurbano de detenidos, presos y penados **de más de nueve plazas**, incluido el conductor y escolta.

Especificaciones generales:

Estos vehículos corresponderán a la categoría M2 y M3, debidamente homologados de acuerdo con el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre normas para la aplicación de determinadas directivas de la Unión Europea, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos. Y el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de los vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

Climatización	Compartimento trasero
Alumbrado interior	Puertas de servicio
Intercomunicador	Puertas de socorro
Compartimento delantero	Trampillas de evacuación
Compartimento central	Extintores

- **Climatización.** Los vehículos irán provistos de climatización que permitan mantener una temperatura aproximada en los distintos habitáculos entre 18°C y 28°C. Existirá una renovación de aire en los compartimentos de, al menos, siete litros/segundo/persona.
- **Alumbrado interior.** Cada habitáculo deberá disponer de alumbrado interior suficiente, sin que se produzcan deslumbramientos, ni molesten indebidamente a los demás usuarios de la vía pública. El alumbrado del habitáculo de detenidos, presos y penados debe estar protegido contra agresiones o manipulación, y debe disponer de una intensidad suficiente que permita visualizar todo el interior, tanto a través de la mirilla de las puertas de las celdas y del pasillo, como mediante las cámaras instaladas.
- **Intercomunicador.** Los compartimentos delantero y trasero, ocupados por los efectivos encargados de la vigilancia, dispondrán de un intercomunicador que conecte ambos compartimentos.
- **Compartimento delantero.** Espacio ocupado por el conductor y parte de los efectivos encargados de la vigilancia.
- **Compartimento central.** Espacio ocupado por los detenidos, presos y penados. Estará constituido por un pasillo y celdas (habitáculos aislados destinados a ser ocupados por los detenidos, presos y penados) a ambos lados. Estas serán aisladas, con capacidad para una o dos personas. Dispondrán de pulsador de aviso de

emergencia, de un intercomunicador y cámaras de visualización conectados con los compartimentos de los efectivos encargados de la conducción y vigilancia. El pasillo, de una anchura mínima de 45 centímetros, dispondrá de dos puertas que aislen el compartimento central de los compartimentos delantero y trasero.

- **Compartimento trasero.** Espacio ocupado por el resto de los efectivos encargados de la vigilancia.
- **Puertas de servicio.** Son las puertas de acceso de usuarios, que deberán estar ubicadas en los compartimentos delantero y trasero, en el lado derecho del vehículo según su sentido de la marcha.
- **Puerta de socorro.** Se considera como tal la de acceso directo del conductor siempre que reúna los requisitos reglamentarios.
- **Trampillas de evacuación.** Irán colocadas en el techo de cada uno de los tres compartimentos. En el central la trampilla o trampillas se instalarán en el techo del pasillo.
- **Extintores.** Los vehículos irán dotados de dos extintores de polvo de 12 kilogramos cada uno, situados de forma que sean fácilmente accesibles a los miembros de la escolta (uno en el compartimento delantero y otro en el trasero).

6 NORMAS SOBRE UTILIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

6.1 POR PARTE DE LOS USUARIOS

Según el artículo 11 del Reglamento General de Circulación en los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas **se prohíbe** a los viajeros:

SE PROHÍBE

- Distraer al conductor durante la marcha del vehículo.
- Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.
- Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.
- Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.
- Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúa de esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los invidentes acompañados de perros especialmente adiestrados como lazarillos.
- Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia.

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 el apartado anterior.

6.2 POR PARTE DEL PERSONAL

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11 del Reglamento General de Circulación, 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.

6.3 POR PARTE DE LA EMPRESA

En los puntos de origen y término de las líneas, y en los intermedios que por su importancia lo requieran, deberá haber una estación de viajeros o, en su caso, unas instalaciones propias de las empresas debidamente autorizadas, destinadas al despacho de billetes y facturación de equipajes, con exclusión de todo otro servicio, donde los viajeros puedan esperar la salida de los vehículos, y en las que estarán expuestos los horarios y precios de los viajes y un gráfico de los itinerarios.

6.4 ESTACIONES DE TRANSPORTE VIAJEROS

Según el artículo 127 de la LOTT las estaciones de transporte de viajeros tienen por objeto concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público, prestando o facilitando el desarrollo de servicios preparatorios y complementarios del transporte a usuarios y transportistas.

Estas estaciones sólo alcanzarán dicha consideración cuando sean gestionadas por una única persona o entidad, pública o privada, y reúnan las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente.

En ningún caso se atribuirá la consideración de estación a terrenos o instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías. Tampoco tendrán esta consideración los terrenos en que se ubiquen diversas empresas transportistas o de actividades auxiliares y complementarias del transporte o que realicen actividades anexas a las de éstas, por el solo hecho de su proximidad, si las instalaciones, equipamientos y servicios comunes no son objeto de una gestión unificada bajo la dirección de una única entidad.

Según el artículo 128 de la LOTT, el establecimiento de estaciones y centros de transporte estará sujeto al cumplimiento de las condiciones que, por razones de índole urbanística, fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, vengan impuestas, al efecto, por la legislación reguladora de tales materias.

De acuerdo con el artículo 184 del Reglamento de la LOTT (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre), las estaciones de transporte de viajeros deberán cumplir las siguientes condiciones:



- Contar con accesos, para entradas y salidas de los vehículos, configurados de modo que no produzcan interferencias entre los mismos ni alteraciones sensibles en la capacidad de circulación normal por las vías colindantes.
- Contar con accesos para entradas y salidas de los viajeros, independientes de las de los vehículos.
- Poseer dársenas cubiertas en número suficiente para los aparcamientos simultáneos que se precisen.
- Tener andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.
- Contar con zonas de espera independientes de los andenes.
- Contar con instalaciones de servicios sanitarios.
- Poseer dependencias, de uso común o individualizado, para la facturación, consigna y venta de billetes, así como oficina de información, ya sean explotadas por medios propios o a través de terceros.

6.5 DOCUMENTOS DE CONTROL

Durante la realización de los servicios y actividades de los autobuses, estos deberán llevar a bordo, debidamente cumplimentados, los documentos de control administrativo que, en su caso, se establezcan.

Billetes

En todos los servicios interurbanos de transporte de viajeros por carretera contratados por plaza con pago individual, la empresa deberá proveer al usuario del correspondiente título de transporte o billete, que deberá ser conservado por este hasta la finalización del viaje.

Los niños menores de cuatro años que no ocupen plaza no necesitan billete.

Según el artículo 7 de la Orden de 25 de octubre de 1990, sobre documentos de control en el transporte de viajeros, en el billete figurarán claramente legibles, sin enmiendas ni tachaduras, al menos las siguientes inscripciones o indicaciones:

- Nombre de la empresa titular de la concesión o autorización.
- Origen y destino del viaje.
- Fecha de emisión del billete.
- Precio del billete, incluida aquella parte del mismo que corresponda a la aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido, seguida de la indicación "IVA incluido".
- Fecha de realización del servicio.

En los servicios de cercanías con venta de billetes en ruta no será preciso determinar en los mismos la fecha de realización del servicio. Tampoco se realizará tal mención en los billetes adquiridos





anticipadamente con fecha abierta, ni en los de ida y vuelta o conjuntos en que haya quedado abierta la fecha de regreso o de continuación de viaje, que habrá de ser formalizados con posterioridad una vez que se haya determinado su fecha de utilización.

Los billetes podrán ser despachados en los siguientes **puntos de venta**:

- a) En los locales a tal efecto establecidos al efecto por las empresas titulares de los servicios regulares de transporte de viajeros de uso general, y, en todo caso, en las estaciones de viajeros.
- b) En las agencias de viaje, y en su caso, en los locales u oficinas de aquellas personas que estén autorizadas por los titulares de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general para hacerlo en su nombre.
- c) En ruta, por el conductor del vehículo u otro empleado a tal efecto designado por la empresa.

Hoy en día y debido a los avances tecnológicos podríamos ampliar este punto haciendo referencia al hecho de que también pueden adquirirse a través de internet e incluso mediante teléfonos móviles o terminales de cajeros.

El despacho de **billetes para su utilización inmediata** se abrirá, al menos, treinta minutos antes de la salida de cada servicio y podrá cerrarse hasta diez minutos antes de la misma. Se reservará, en todo caso, para esta modalidad de venta, al menos, el 20% del total de las plazas útiles del vehículo o de los vehículos que realicen simultáneamente el servicio.

En los puntos de venta indicados en los párrafos a) y b) podrán procederse a la **venta anticipada de billetes**, ya sea con reserva de plaza para un servicio concreto o con fecha de utilización abierta en un servicio futuro.

En los **billetes despachados con reserva de plazas**, figurará la fecha de realización del servicio, quedando ese día reservada plaza al portador del billete. La reserva de plaza no dará lugar en ningún caso a percepción complementaria o recargo alguno sobre el precio del billete.

Asimismo, en cualquiera de los puntos de venta anteriormente expresados, podrán despacharse **billetes de ida y vuelta** que, por cuanto se refiere al viaje de vuelta, seguirán idéntico régimen al previsto para los de billetes de venta anticipada.

Cuando los horarios de distintos servicios de transporte de viajeros por carretera o de estos y el ferrocarril u otro modo de transporte se hallen establecidos en forma que permita facilitar la continuidad de los viajes o transportes a través de los respectivos itinerarios, las empresas titulares de los mismos podrán, en cualquiera de los puntos de venta anteriormente expresados, proceder a la expedición conjunta de billetes sin alteración en sus respectivas tarifas.

En los billetes conjuntos deberán figurar por separado los precios correspondientes a cada uno de los trayectos de las distintas concesiones afectadas.

La expedición de billetes para los servicios de cercanías se efectuará, en general, sin interrupción durante el transcurso de la prestación de los mismos en cualquiera de los puntos de venta anteriormente citados.



6.6 LA HOJA DE RUTA Y SU CUMPLIMENTACIÓN

De acuerdo con la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen las normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros, por carretera, todos los autobuses destinados a la prestación de servicios de transporte público de viajeros deberán circular provistos de la correspondiente hoja de ruta.

Únicamente quedarán exentos del cumplimiento de dicha obligación los siguientes supuestos:

- a) Vehículos expresamente adscritos a la prestación de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, mientras se encuentren realizando una de las expediciones de dicho servicio.
- b) Vehículos de los que dispongan en nombre propio las empresas titulares de una autorización de transporte regular de viajeros de uso especial, mientras se encuentren realizando una de las expediciones contempladas en dicha autorización.

La empresa transportista estará obligada a conservar, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, las hojas de ruta relativas a cada uno de los servicios que realice, durante el plazo de un año, contado desde la fecha en que fueron realizados.

Cumplimentación de la hoja de ruta:

Por cada servicio que se realice deberán cumplimentarse las siguientes especificaciones, consignándolas en la casilla que corresponda:

Nombre y Número de Identificación Fiscal de la empresa transportista.

- Nombre y Número de Identificación Fiscal de la persona, empresa o entidad contratante del servicio.
- Origen, destino y fecha de realización del servicio. En los servicios discrecionales y los turísticos deberán además consignarse las paradas intermedias que, en su caso, se hayan realizado durante el viaje.
- Matrícula del autobús que presta el servicio.
- Nombre y Número de Identificación Fiscal del conductor que presta el servicio.
- Naturaleza del servicio:
 1. Servicio discrecional.
 2. Servicio discrecional prestado como refuerzo de un servicio público de transporte regular de uso general (en cuyo caso habrá de identificarse el servicio que se refuerza).
 3. Servicio discrecional prestado como colaboración en la prestación de un transporte regular de uso especial (en cuyo caso habrá de identificarse el transporte en cuya prestación se colabora).
 4. Servicio turístico.

La hoja de ruta podrá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles, reuniendo las características señaladas por la Dirección General de Transporte Terrestre a efectos de garantizar la disponibilidad, integridad, inalterabilidad e inviolabilidad de su contenido.



6.7 LIBRO Y HOJAS DE RECLAMACIONES

De acuerdo con el artículo 3 de la Orden FOM/1230/2013, antes citada, las empresas contratistas de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y las empresas que gestionan las estaciones de transporte de viajeros deben disponer de un libro u hojas de reclamaciones en que los usuarios puedan formular sus quejas, de tal forma que éstas puedan ser conocidas por la Administración.

Un ejemplar del libro o un número suficiente de hojas de reclamaciones deberán encontrarse a disposición de los usuarios en los siguientes lugares:

- a) En las instalaciones fijas autorizadas para expender billetes.
- b) En todos los vehículos que realicen servicios que tengan paradas en lugares en que no haya instalaciones fijas, autorizadas para expender billetes.
- c) En todas las estaciones de transporte de viajeros.

En todos los locales y vehículos donde sea obligatorio disponer de un libro de reclamaciones existirá un rótulo que especifique: **«Existe un libro de reclamaciones a disposición del público usuario»**.

El modelo y características del libro u hojas de reclamaciones es el que figura como anexo II de la citada Orden, ajustándose su utilización a las siguientes reglas:

- a) las empresas deberán presentar el libro de reclamaciones ante el órgano competente para el otorgamiento de la autorización en que se ampara el vehículo o, cuando se trate de libros que deban ser adscritos a locales, ante el órgano competente en materia de transportes en el lugar en que se ubiquen los mismos, para su diligenciado, a cuyo fin habrá de cumplimentar los datos precisos que figuran en él.

El referido libro será de libre edición, ajustándose al modelo contenido en el mencionado anexo II. Constará de varios ejemplares de hojas de reclamaciones, correlativamente numeradas. Cada hoja de reclamaciones se confeccionará por triplicado ejemplar, de igual numeración, en papel autocopiativo, destinándose:

El primero, para su remisión obligatoria al órgano que ostente la competencia sobre el servicio o actividad.

El segundo para su entrega obligatoria al reclamante.

El tercero, para la propia empresa transportista o gestora, y quedará unido al libro para su constancia.

- b) Cada una de las reclamaciones se formulará por escrito en una hoja del libro, consignando los hechos objeto de la reclamación (nombre, apellidos, número del documento nacional de identidad, domicilio y firma del reclamante), así como el lugar y fecha de la reclamación.

Asimismo, podrán consignarse por el reclamante cualesquiera otros datos que considere de interés para un mejor conocimiento de la reclamación.

Las empresas estarán obligadas a facilitar el libro de reclamaciones a los usuarios que así lo soliciten, a los efectos previstos en este artículo.



- c) Formulada la reclamación por el usuario, la empresa entregará el ejemplar de la hoja correspondiente destinado al reclamante y, en el plazo de treinta días, remitirá al órgano que ostente la competencia sobre el servicio o actividad, el ejemplar de dicha hoja a él destinado, en unión del informe o las alegaciones que estime conveniente realizar sobre los hechos relatados por el reclamante, concluyendo con la indicación de si acepta o rechaza la reclamación.
- d) El diligenciado del segundo y sucesivos libros de reclamaciones para un mismo vehículo, servicio o actividad requerirá la devolución del libro anteriormente diligenciado, salvo que se acredite suficientemente la imposibilidad de hacerlo así.

NOTA: Los libros de ruta y de reclamaciones editados con arreglo a las exigencias y precisiones contenidas en la Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera, (DEROGADA) que actualmente se encuentren en poder de las empresas, podrán continuar siendo utilizados hasta su cumplimentación definitiva.

Cualquier nuevo libro de ruta y de reclamaciones que se edite a partir de la entrada en vigor de la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, deberá ajustarse a las características que ésta prevé.

6.8 RECOMENDACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD

De acuerdo con el artículo 4 de la Orden FOM/1230/2013 mencionada, las empresas transportistas deberán arbitrar los medios necesarios para garantizar que los viajeros han tenido acceso a una información mínima suficiente sobre las disposiciones de viaje más relevantes y los elementos con que cuenta el vehículo destinados a garantizar su seguridad, desde el momento en que acceden al vehículo o inmediatamente antes.

A tal efecto, dicha información, que podrá ser comunicada oralmente o a través de cualquier medio gráfico o audiovisual, deberá hacer referencia como mínimo a los siguientes extremos:

- a) Localización de puertas, accesos y salidas de socorro, así como la forma más adecuada de utilizarlas.
- b) Ubicación de extintores.
- c) Utilización de cinturones de seguridad, cuando el vehículo cuente con ellos, así como acerca de la obligatoriedad de su utilización y de los riesgos y la responsabilidad que podría derivarse del incumplimiento de aquella.
- d) Existencia de botiquín de primeros auxilios.
- e) Disposiciones sobre colocación de equipajes y bultos de mano.
- f) Obligatoriedad de seguir las indicaciones del conductor y demás personal acreditado de la empresa relativas a higiene, seguridad y cumplimiento de las normas que les afectan por parte de los viajeros.
- g) Principales recomendaciones a seguir en caso de emergencia.



- h) Condiciones de accesibilidad con que cuentan los vehículos y, en su caso, las estaciones de transporte de viajeros por carretera en las que se vaya a efectuar parada durante el viaje.

NOTA: Lo dispuesto en la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los trasporte públicos de viajeros por carretera, se entenderá, en todo caso, sin perjuicio de las competencias que puedan tener atribuidas las Comunidades Autónomas en las distintas materias reguladas en la misma.



TEMA

4

REMOLQUES

1. <u>Remolques: concepto y clases</u>	74
1.1.- Concepto	
1.2.- Clases	
2. <u>Masas y dimensiones máximas de remolques y semirremolques</u>	75
2.1.- Masas máximas permitidas	
2.1.1.- Masas máximas por eje	
2.1.2.- Masas máximas autorizadas	
2.2.- Dimensiones máximas	
2.2.1.- Longitud máxima, incluida la carga	
2.2.2.- Anchura máxima, incluida la carga	
2.2.3.- Altura máxima, incluida la carga	
2.2.4.- Masas y carga específicas de los conjuntos de vehículos	
3. <u>Requisitos para circular</u>	81
3.1.- Matriculación	
3.1.1.- Placas de matrícula	
3.2.- Condiciones técnicas de los dispositivos de acoplamiento y otros elementos de los remolques	
3.3.- Placa identificativa de gran longitud	
3.4.- Dispositivo antiempotramiento	
3.4.1.- Excepciones	
3.5.- Protector lateral	
4. <u>Dispositivos de frenado</u>	84
4.1.- Definiciones	
4.2.- Categorías de vehículos y tipo de función de frenado que deben llevar	
5. <u>Masas máximas remolcables</u>	87
5.1.- General	
5.2.- Según el freno del remolque	
5.3.- Carga vertical sobre el acoplamiento de los vehículos a motor	
5.4.- Masas máximas del conjunto tractor más remolque (M.M.C.)	
5.5.- Masas máximas del conjunto tractor más semirremolque	
6. <u>Permiso de conducción</u>	89
7. <u>Normas generales de circulación</u>	91
7.1.- Número de unidades remolcadas	
7.2.- Vehículos autorizados para arrastrar remolque	



1 REMOLQUES: CONCEPTO Y CLASES

1.1 CONCEPTO

En el Anexo II del Reglamento General de Vehículos se define, en general, el **remolque** como el vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un



1.2 CLASES

Los remolques pueden clasificarse por criterios de construcción, por su masa máxima autorizada y por su destino y condiciones de circulación.

Por criterios de CONSTRUCCIÓN	REMOLQUE DE ENGANCHE O REMOLQUE COMPLETO	Remolque de al menos dos ejes y un eje de dirección como mínimo, provisto de un dispositivo de enganche que puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque), que no transmita al vehículo de tracción una carga significativa (menos de 100 kilogramos).
	REMOLQUE CON EJE CENTRAL	Remolque provisto de un dispositivo de enganche que no puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque) y cuyo eje o ejes estén situados próximos 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 vehículo se encuentra estacionado.

Por su M.M.A	REMOLQUES LIGEROS	Aquellos cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.
	REMOLQUES NO LIGEROS	Cuando su masa máxima autorizada sea superior a 750 kilogramos.

Por su destino y condiciones de circulación	Remolques ordinarios	Dedicados normalmente al transporte de mercancías y, en algún caso, de personas, sometidos a las normas generales de circulación con alguna especialidad. A su vez, pueden estar destinados al <i>transporte de mercancías</i> , que es el caso más general, o al <i>transporte de personas</i> . Por ejemplo, para el servicio interior de aeropuertos o para llevar a los trabajadores de una empresa.
	Vehículos especiales	De obras o servicios Son los "concebidos y contruidos para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, están exceptuados de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas a los remolques ordinarios o sobrepasan permanentemente los límites establecidos para masas o dimensiones".
		Agrícolas Son "vehículos especiales de transporte contruidos y destinados para ser arrastrados por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz". Se incluye en esta definición a los semirremolques agrícolas.

2 MASAS Y DIMENSIONES MÁXIMAS DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES

2.1 MASAS MÁXIMAS PERMITIDAS

2.1.1 Masas máximas por eje



EJE SIMPLE	Toneladas
Eje no motor	10



EJE TÁNDEM	Toneladas
Si la separación “d” entre los ejes es inferior a 1 metro	11
Si la separación “d” es igual o superior a 1 metro e inferior a 1,30 metros	16
Si la separación “d” es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros	18, salvo para semirremolques equipados con caja basculante reforzada para la utilización específica en construcción, obras o minería que será de 20
Si la separación “d” es igual o superior a 1,80 metros	20



EJE TÁNDEM TRIAXIAL	Toneladas
Si la distancia es igual o inferior a 1,30 metros	21
Si la distancia es superior a 1,30 metros e inferior o igual a 1,40 metros	24



2.1.2 Masas máximas autorizadas

	Toneladas
Remolque de 2 ejes	18
Remolque 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	36
(1) Cuando el semirremolque esté equipado con caja basculante reforzada para la utilización específica en construcción, obras o minería, siempre que la carga impuesta sobre el dispositivo de acoplamiento sea compatible con las masas máximas por eje reglamentariamente establecidas	38 (1)
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 del 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 motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes	40
Vehículo motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes	40
Vehículo motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes llevando, en transporte combinado, un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies y homologado para el transporte combinado	44
Vehículo motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes llevando, en transporte combinado, un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies y homologado para el transporte combinado	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



2.2 DIMENSIONES MÁXIMAS

2.2.1 Longitud máxima

	Metros
Remolques	12,00
Vehículos articulados, excepto autobuses articulados	16,50
Semirremolques	
La distancia máxima entre el eje del pivote de enganche y la parte trasera del semirremolque	12,00
La distancia entre el eje del pivote de enganche y un punto cualquiera de la parte delantera del semirremolque, horizontalmente	2,04
Trenes de carretera	18,75
Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situado más adelante 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 de motor y la parte delantera del remolque	15,65
Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situados más adelante de la zona de carga detrás de la cabina y más atrás del remolque del conjunto de vehículos	16,40
La longitud de los <i>trenes de carretera especializados en el transporte de vehículos</i>, circulando con carga, puede aumentarse hasta un total de.... 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 descansa en la estructura del remolque. La carga no podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción	20,55 utilizando un voladizo o soporte de carga trasero autorizado para ello
Autobuses con remolque, incluido este.	
En el caso de autobuses equipados con accesorios desmontables, como los porta esquís, la longitud del vehículo, accesorios incluidos, no sobrepasará las máximas previstas para cada caso	18,75



2.2.2 Anchura máxima

	Metros
La anchura máxima autorizada, como regla general	2,55
Superestructuras de vehículos acondicionados 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	2,60

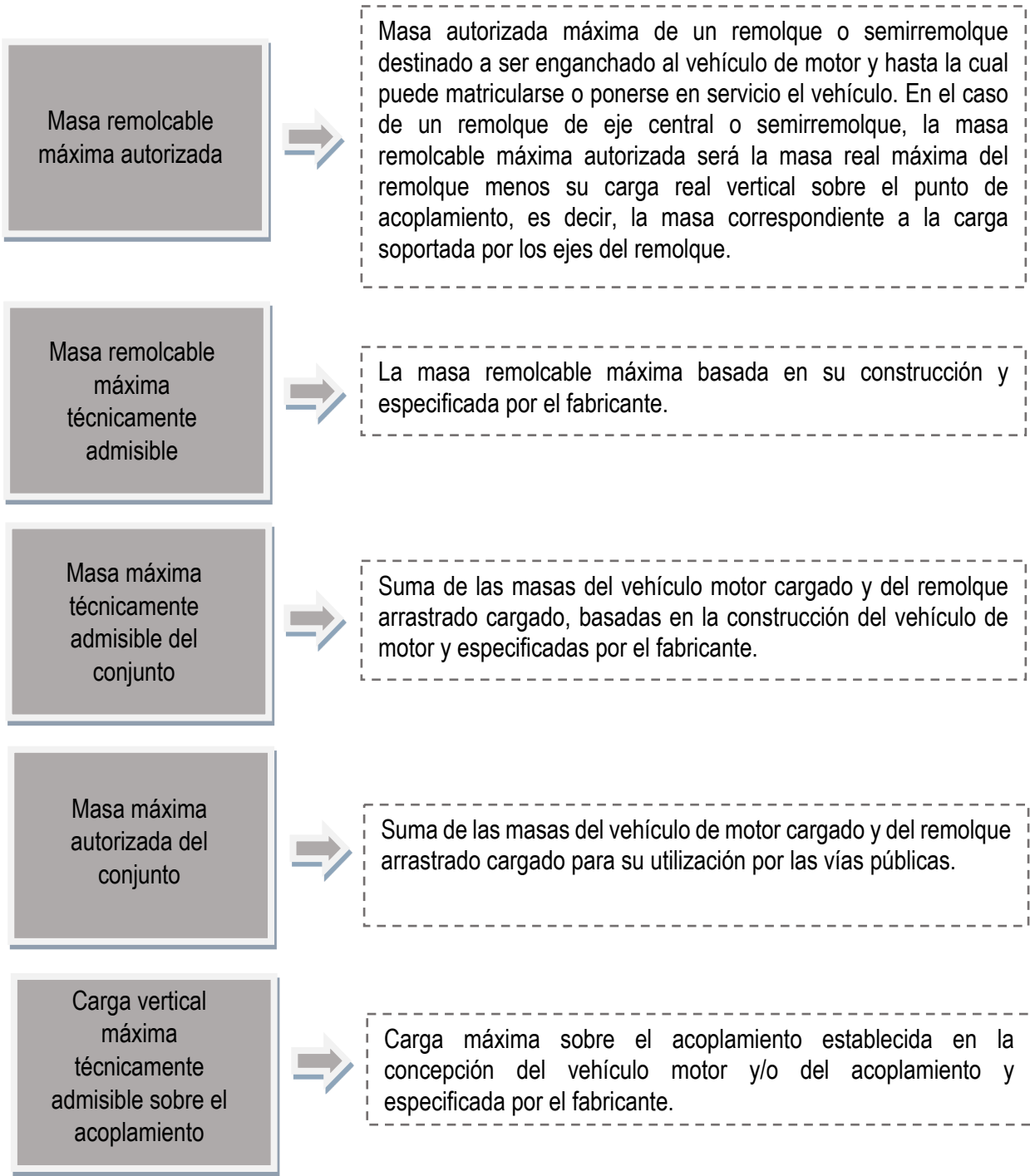
2.2.3 Altura máxima, incluida la carga

	Metros
La altura máxima, incluida la carga	4,00
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 • Vehículos que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado o intermodal	4,50



2.2.4 Masas y carga específicas de los conjuntos de vehículos

El Anexo IX “Masas y dimensiones” del Reglamento General de Vehículos establece las siguientes definiciones:



3 REQUISITOS PARA CIRCULAR

3.1 MATRICULACIÓN

Según el artículo 28.1 del Reglamento General de Vehículos los remolques y semirremolques no ligeros, es decir, aquellos cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, **deben ser matriculados en la Jefatura de Tráfico de la provincia** en que su propietario o titular tenga el domicilio legal, inscribiéndoles en el correspondiente registro y debiendo estar provistos del permiso de circulación y de la tarjeta de inspección técnica.

Todos los que sean vehículos especiales deben matricularse como tales, si superan los 750 kilogramos de masa máxima autorizada.

Los remolques y semirremolques ligeros no necesitan para circular estar matriculados, al no exceder su M.M.A. de 750 kilogramos.

No obstante, las caravanas y remolques ligeros estarán dotados de una tarjeta de inspección técnica.

En los conjuntos de vehículos formados por automóviles que arrastran remolques o semirremolques cuya masa máxima autorizada sea inferior o igual a 750 kilogramos, en 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.

3.1.1 Placas de matrícula

Los remolques y semirremolques que, conforme a lo indicado, **deban ser matriculados**, deberán ir provistos de su propia placa de matrícula situada en posición vertical o casi vertical y en el plano longitudinal medio del vehículo y, además en el lado derecho de la parte posterior deberán llevar otra placa con la matrícula del tractor.

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 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, así como las letras Ñ y Q, CH y LL.

Los que se **matriculen como vehículos especiales** deberán llevar las placas con los caracteres propios de esta clase de vehículos. En este caso el fondo de las placas será retrorreflectante, de color blanco y 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, así como las letras Ñ y Q, CH y LL.





Los remolques, semirremolques, maquinaria agrícola remolcada y de obras y servicios, **cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos**, llevarán en el lado izquierdo o en el centro una sola placa posterior, de igual contenido que la del vehículo remolcador.

3.2 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 establecidas reglamentariamente.
2. Los remolques estarán dotados de un dispositivo que obligue a sus ruedas a seguir una trayectoria análoga a la del vehículo tractor, según las exigencias establecidas reglamentariamente.
3. El dispositivo de acoplamiento del remolque con el vehículo tractor estará dotado de un elemento que impida el desacoplamiento del mismo.
4. Los remolques cuya M.M.A. sea inferior 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, etc.) 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.

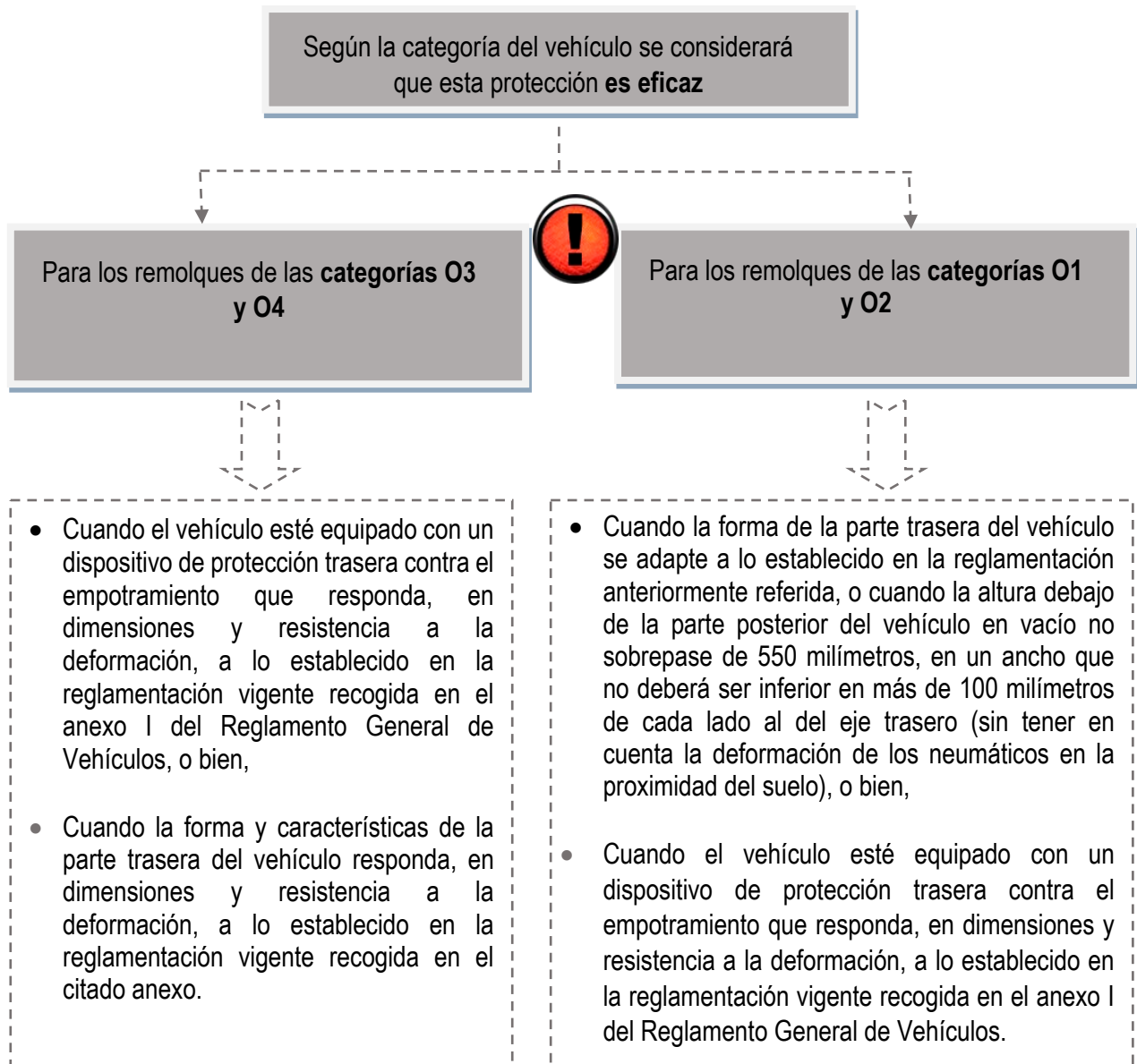
3.3 PLACA IDENTIFICATIVA DE GRAN LONGITUD

Los conjuntos de vehículos cuya longitud exceda de 12 metros están obligados a llevar en su parte posterior y centrada, con respecto al eje del remolque o semirremolque, la señal V-6 consistente en una placa o placas de color amarillo reflectante y borde rojo fluorescente de la que se ha tratado en el Tema I.

3.4 DISPOSITIVO ANTIEMPOTRAMIENTO

La obligatoriedad del dispositivo antiempotramiento dispuesta en el Anexo IV del Reglamento General de Vehículos, es aplicable a los remolques en los mismos términos que a los camiones. Dicho anexo establece que 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 que choquen en su parte trasera.





3.4.1 Excepciones

Quedan exentos de la obligatoriedad del dispositivo de protección trasera contra el empotramiento:

- Los remolques en los cuales la existencia de esta protección trasera sea incompatible con la utilización (haciéndose constar en su documentación).
- Los remolques destinados al transporte de madera sin desbaste o de piezas de gran longitud.
- Los remolques agrícolas.



3.5 PROTECTOR LATERAL

Los remolques no ligeros deberán estar dotados de un dispositivo de protección que evite que peatones, ciclistas y motoristas puedan caer bajo el lateral del vehículo y ser atrapados por sus ruedas. No obstante, esta norma no será de aplicación para:

- Los remolques que, por construcción, hagan innecesario el dispositivo.
- Los concebidos y contruidos con fines especiales, a los que no sea posible, por razones prácticas, dotarles del mismo.
- Los remolques especialmente concebidos y contruidos para el transporte de cargas indivisibles de gran longitud, como vigas, barras de hierro, etc.

En los remolques extensibles, los protectores laterales estarán instalados de forma que, al extenderse el vehículo, no queden huecos a lo largo de aquellos.

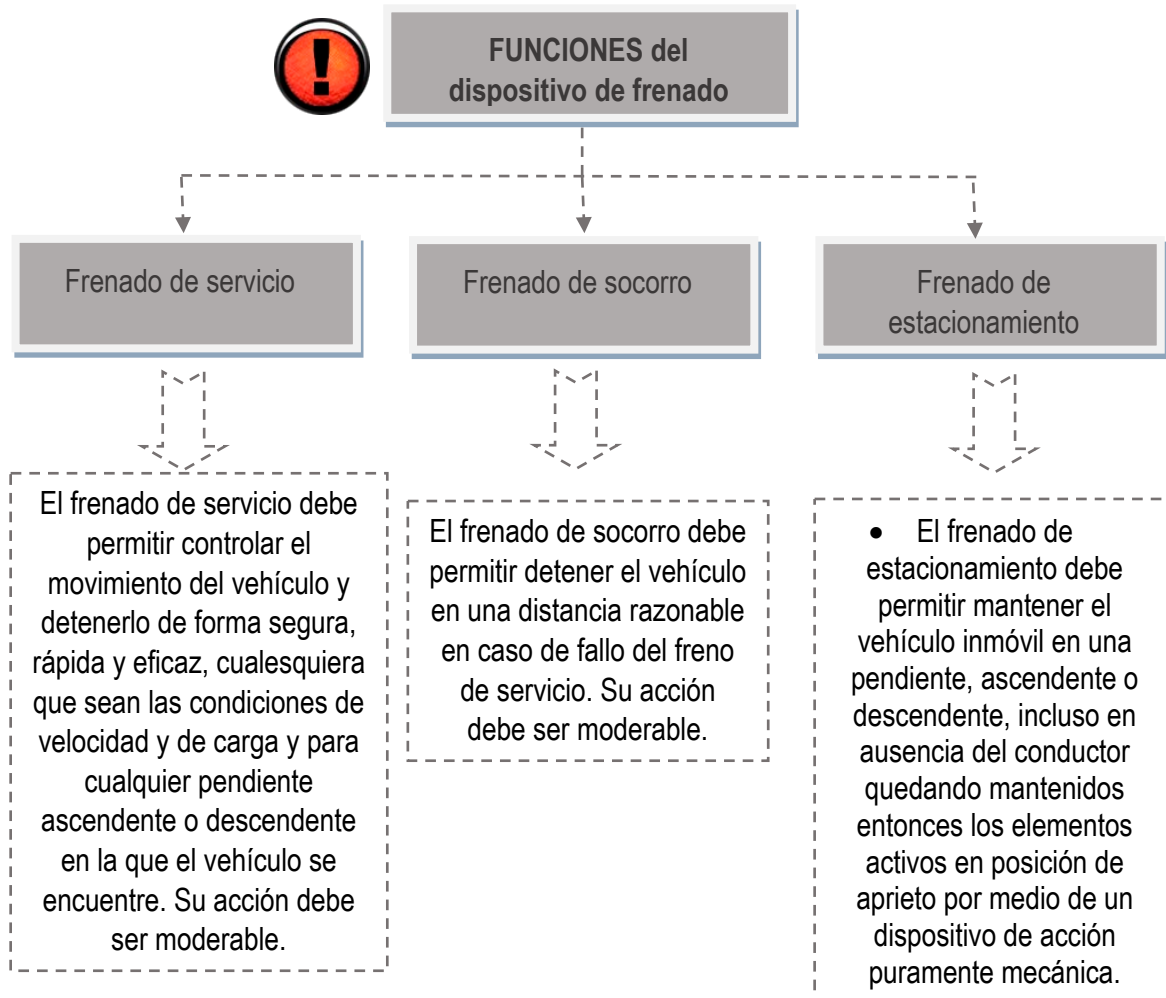
4 DISPOSITIVOS DE FRENADO

4.1 DEFINICIONES

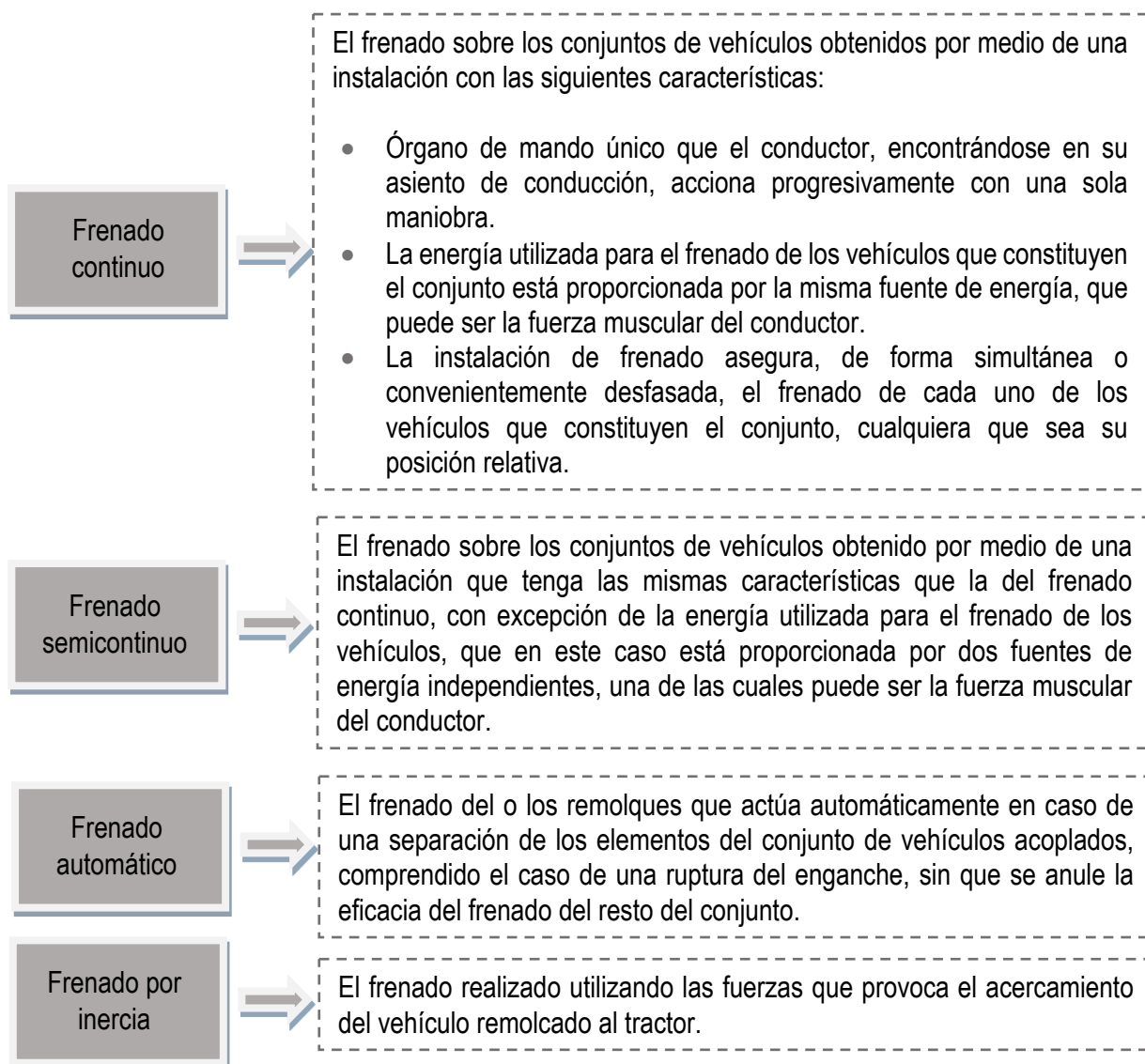


El **dispositivo de frenado** es el conjunto de los órganos que tienen la función de disminuir o anular progresivamente la velocidad del vehículo en marcha o mantenerlo inmóvil si ya se encuentra detenido. El dispositivo se compone del mando, la transmisión y el freno propiamente dicho.





En materia de frenos de los conjuntos de vehículos deben tenerse en cuenta las siguientes definiciones (contenidas en el Anexo VIII del Reglamento General de Vehículos):



4.2 CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS Y TIPO DE FUNCIÓN DE FRENADO QUE DEBEN LLEVAR

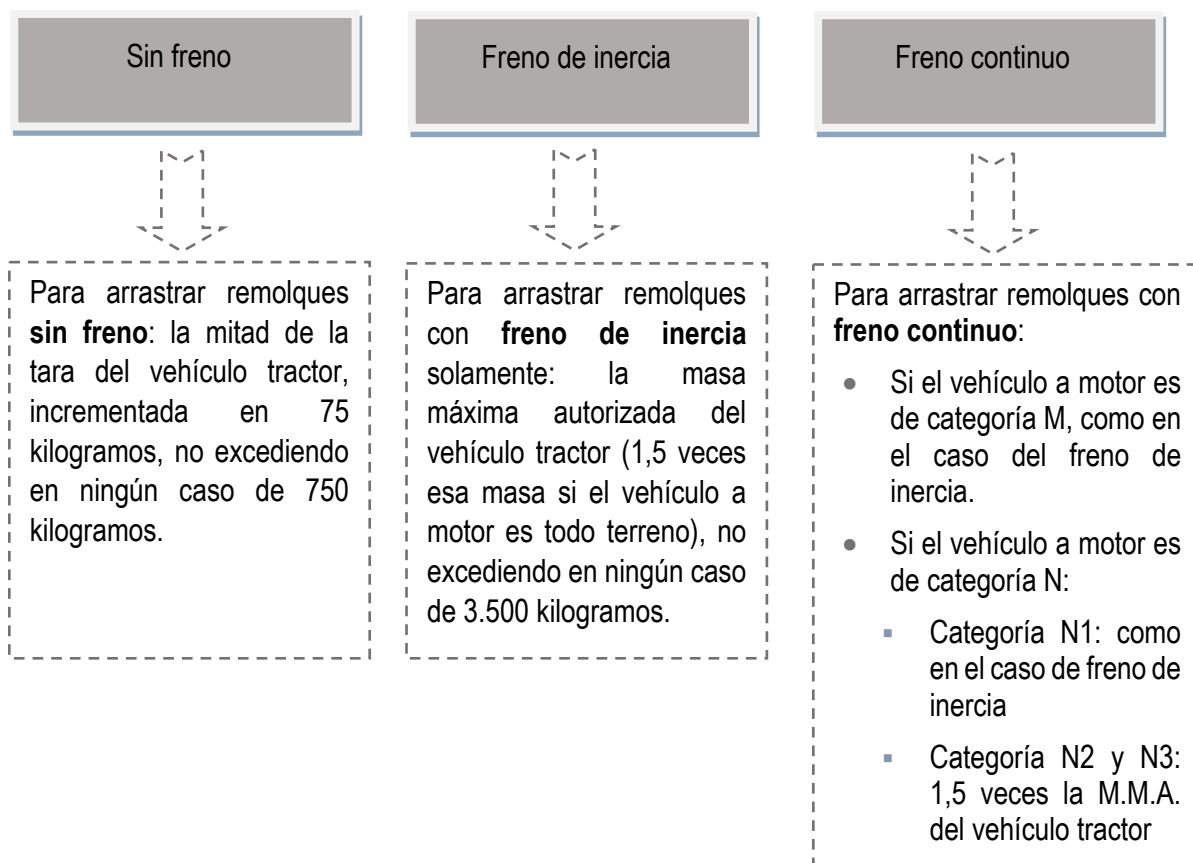
CATEGORÍA	M.M.A	Obligatoriedad
Remolques de la categoría O1	Inferior o igual a 750 kg kilogramos	Es suficiente con un enganche secundario tipo cadena, cable, etc., que impida que la barra de acoplamiento toque el suelo.
Remolques de la categoría O2	Superior a 750 kg e inferior o igual a 3.500 kg	Son obligatorios los dispositivos de frenado de servicio, de estacionamiento y automático en caso de desenganche. Si la M.M.A. del remolque no supera los 1.500 kilogramos, este último dispositivo puede ser suplido por un enganche secundario tipo cadena, cable, etc., que impida que la barra toque el suelo.
Remolques de la categoría O3	Superior a 3.500 kg e inferior o igual a 10.000 kg	Son obligatorios los dispositivos de frenado de servicio, de estacionamiento y automático en caso de desenganche.
Remolques de la categoría O4	Superior a 10.000 kg	Son obligatorios los dispositivos de frenado de servicio y de estacionamiento, el dispositivo antibloqueo y el dispositivo de frenado automático en caso de desenganche.

5 MASAS MÁXIMAS REMOLCABLES

5.1 GENERAL

La masa máxima remolcable, para remolque, de un vehículo de las categorías M y N, **no podrá superar** la masa máxima remolcable técnicamente admisible basada en la construcción del vehículo y/o de la resistencia del dispositivo de enganche, en su caso.

5.2 SEGÚN EL FRENO DEL REMOLQUE



5.3 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**:

- el 10% de la masa máxima del remolque o
- 1000 kilogramos.

Esta carga vertical se tendrá en cuenta para determinar la masa máxima autorizada del vehículo tractor y de su eje o ejes traseros.

5.4 MASAS MÁXIMAS DEL CONJUNTO TRACTOR MÁS REMOLQUE (M.M.C.)



La masa máxima de un vehículo tractor, para formar un conjunto con remolque, será como máximo:

$$MMC = MMA + MMR \text{ del vehículo tractor}$$



Este valor podrá estar limitado por los siguientes valores:

- Masa máxima del conjunto técnicamente admisible declarada por el fabricante, basada en su construcción.
- Masa máxima del conjunto legalmente admisible, cuando proceda.

5.5 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, sin que en ningún caso se deba sobrepasar la MMC.

La MMC de un vehículo tractor, para formar un conjunto con un semirremolque, podrá estar limitada por los mismos valores que en el caso del conjunto tractor más remolque.

6 PERMISO DE CONDUCCIÓN



Clases B, C1, C,
D1 y D

Clase C1+E

Clase D1+E

Clases C1+E, C+E,
D1+E, D o D+E



Clases B, C1, C, D1 y D

El permiso de conducción de las clases B, C1, C, D1 y D autoriza a su titular a conducir los vehículos a que se refieren con un **remolque acoplado de masa máxima autorizada que no exceda de 750 kilogramos**.

Por consiguiente, con carácter general, para arrastrar un **remolque no ligero**, es decir, de M.M.A. superior a 750 kilogramos, los titulares de permiso de las clases B, C1, C, D1 y D, deberán proveerse de un permiso de conducción de la clase E (B+E, C1+E, C+E, D1+E, D+E). Esta norma general tiene dos excepciones:

El permiso de la **clase B** autoriza también a conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir dicho permiso y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 Kg. siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de los 4.250 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

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 que el conjunto así formado exceda de 3.500 Kg. será necesario obtener una autorización tras realizar una prueba de control de aptitudes y comportamientos (art. 5.5, 48.2 y 49.2 del Reglamento General de conductores). Esa autorización queda reflejada en el permiso de conducción mediante el código comunitario armonizado 96, por lo que se ha venido hablando, de una forma simplificada, de autorización **B96**.

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

Clase C1+E

En el caso del permiso de la clase **C1+E** permite conducir:

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 kilogramos, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kilogramos, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

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.

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

Clase D1+E

Tratándose del permiso de la clase **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 kilogramos, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos. 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.

Para obtener el permiso de la clase E es necesario ser titular del permiso que se trate de complementar.

Clases C1+E, C+E,
D1+E, D o D+E

Para la conducción profesional de los vehículos que autoriza a conducir el permiso de las clases C1+E, C+E, D1 + E, D o D + E, entre otros, deberán cumplirse, además de los requisitos exigidos en el art. 4 del Reglamento General de Conductores, los establecidos en el 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.

7 NORMAS GENERALES DE CIRCULACIÓN

7.1 NÚMERO DE UNIDADES REMOLCADAS

Según el artículo 9.2 del Reglamento General de Vehículos, como norma general, y salvo las excepciones reglamentariamente establecidas, ningún vehículo tractor podrá arrastrar a la vez más de un remolque o semirremolque.

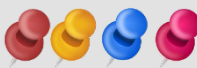


7.2 VEHÍCULOS AUTORIZADOS PARA ARRASTRAR REMOLQUE

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Reglamento General de Vehículos, los vehículos de motor no podrán remolcar a otro vehículo de motor, salvo en el caso de que éste se encuentre accidentado o averiado y no pueda ser arrastrado por otro específicamente destinado a ese fin, supuesto en que está permitido el arrastre hasta la localidad o lugar más próximo donde puede quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación, y siempre que no se circule por autopistas ni autovías.



De acuerdo con lo previsto en el artículo 12 del Reglamento General de Circulación, las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que su masa no supere el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

- 
- Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
 - Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento únicamente en las vías fuera de poblado respecto a las velocidades establecidas para estos vehículos.
 - Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.

TEMA

5

TRANSPORTE POR CARRETERA

1. <u>Régimen legal de los transportes por carretera</u>	94
2. <u>Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo</u>	95
2.1.- Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional	
2.2.- Títulos administrativos habilitantes para el ejercicio de la actividad	
2.3.- Requisitos generales de ejercicio de la actividad	
3. <u>Clases de transporte por carretera</u>	101
3.1.- Clasificación	
3.2.- Los transportes públicos regulares de viajeros	
3.2.1.- Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general	
3.2.1.1.- El contrato de gestión	
3.2.1.2.- Procedimiento de contratación	
3.2.1.3.- Modificación del contrato	
3.2.1.4.- Extinción del contrato	
3.2.2.- Los transportes públicos regulares de viajeros de uso especial	
3.3.- Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías	
3.3.1.- Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías	
3.3.2.- Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros	
3.4.- Los transportes privados	
3.4.1.- Transportes privados particulares	
3.4.2.- Transportes privados complementarios	
3.5.- El transporte internacional	
3.6.- Los transportes turísticos	
4. <u>Actividades auxiliares y complementarias de transporte por carretera</u>	115
4.1.- Actividades de mediación	
4.2.- Estaciones de transporte por carretera	
4.3.- Arrendamiento de vehículos	
5. <u>Régimen sancionador</u>	118
5.1.- Responsabilidad administrativa	
5.2.- Infracciones	
5.2.1.- Muy graves	
5.2.2.- Graves	
5.2.3.- Leves	
5.3.- Sanciones	

1 RÉGIMEN LEGAL DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA

La regulación de los transportes por carretera, tanto de mercancías como de viajeros, se contiene fundamentalmente en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre y, modificado por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero.



La LOTT fue modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio. La Disposición derogatoria única de esta Ley, además de derogar de forma expresa algunos artículos del Reglamento de la LOTT, declara vigente este Reglamento en lo que no se oponga a lo dispuesto en la Ley 9/2013 ni en las disposiciones aprobadas por una Unión Europea que resulten de aplicación en la materia

El artículo 1 de la LOTT establece el siguiente ámbito de aplicación:



Los transportes por
carretera



Considerándose como tales aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público.

Los transportes por
ferrocarril



Aquellos que se realicen mediante vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.

Las actividades
auxiliares y
complementarias
del transporte



Considerándose como tales, a los efectos de la LOTT, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones de transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales. Asimismo, tendrá esta consideración el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor.

2

CONDICIONES PARA EL EJERCICIO DEL TRANSPORTE Y DE LAS ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS DEL MISMO

2.1 CONDICIONES PREVIAS DE CARÁCTER PERSONAL PARA EL EJERCICIO PROFESIONAL

De acuerdo con el artículo 42 de la LOTT la realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.



Como regla general, las autorizaciones de transporte público deberán domiciliarse en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

No obstante, la autorización podrá domiciliarse en un lugar distinto cuando su titular justifique que su actividad principal no es la de transporte y que, como consecuencia, tiene su domicilio fiscal allí donde realiza dicha actividad principal, si bien cuenta con un establecimiento en el lugar en que pretende domiciliarla, en el que centralizará su actividad de transporte y cumplirá las exigencias señaladas en el apartado c) del artículo 43.1 de la LOTT.

No obstante lo dispuesto en el punto anterior, **no será necesaria la previa obtención de autorización** para realizar las siguientes modalidades de transporte, artículo 42.2 de la LOTT:

- Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.
- Transporte realizado en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.

La exención de la obligación de estar en posesión de autorización en los casos señalados no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en la LOTT y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.





Según el artículo 43 de la LOTT, el **otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, el cumplimiento de los siguientes requisitos:**

- Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, o en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.
- Cuando no se trate de una persona física, tener 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. Tampoco se otorgarán autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.

Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público debe formar parte de su objeto social de forma expresa.

- Contar con un domicilio situado en España en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento que reglamentariamente se determinen.
- Disponer de uno o más vehículos matriculados en España o en otro Estado miembro conforme a lo que en cada caso resulte exigible de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, atendiendo a razones de interés general, los cuales deberán cumplir las condiciones que, en su caso, se establezcan, teniendo en cuenta principios de proporcionalidad y no discriminación.
- Disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.
- Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso.

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, además el Número de Identificación Fiscal vigente y no revocado.



Además de las condiciones señaladas en el punto anterior, cuando la autorización habilite para la realización de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, deberán cumplir los **requisitos** de:

- establecimiento,
- honorabilidad,
- capacidad financiera y
- competencia profesional

exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, de conformidad con lo que en dicha reglamentación se dispone y con lo que en esta ley y en sus normas de desarrollo se señala para la ejecución de tales disposiciones.

Reglamentariamente se podrá prever, no obstante, algún supuesto en que a solicitud del interesado la Administración podría autorizar que una empresa continúe funcionando, aunque transitoriamente incumpla alguna de las condiciones señaladas en este punto, por un plazo que en ningún caso podrá ser superior a seis meses.

2.2 TÍTULOS ADMINISTRATIVOS HABILITANTES PARA EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD

De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, a fin de cumplir el **requisito de competencia profesional**, la empresa deberá acreditar que cuenta al menos con una persona física que ejerce las funciones de gestor de transporte y que, a tal efecto, cumple las siguientes condiciones, artículo 47 de la LOTT:

- 
- Dirigir efectiva y permanentemente las actividades de transporte de la empresa, conforme a lo que reglamentariamente se determine.
 - Tener un vínculo real con la empresa, conforme a lo que reglamentariamente se determine.
 - Estar en posesión del certificado expedido por la Administración que acredite su competencia profesional para el transporte por carretera de viajeros o mercancías, según corresponda, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca.
 - Cumplir ella misma, a título personal, el requisito de honorabilidad en los términos señalados en el artículo 45 de la LOTT.

De acuerdo con el artículo 48 de la LOTT el otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá **carácter reglado** por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.



No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa.

El artículo 49 de la LOTT establece que, con carácter general, las autorizaciones de transporte **serán intransferibles** salvo a favor de los herederos forzosos o el cónyuge del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de este.

No obstante lo dispuesto en el punto anterior, reglamentariamente podrá establecerse la transmisibilidad de las autorizaciones de transporte a favor de personas distintas a los herederos forzosos o al cónyuge de su anterior titular en supuestos en que el otorgamiento de aquellas se encuentre sometido a limitaciones por razón de la antigüedad de los vehículos a los que, en su caso, hayan de estar referidas.

Reglamentariamente, podrán establecerse determinadas excepciones temporales a las exigencias citadas con anterioridad, que permitan tener en cuenta la situación transitoria de la empresa en los supuestos de transmisión de autorizaciones.

Las autorizaciones de transporte **se otorgarán sin plazo de duración prefijado**, si bien su validez podrá quedar condicionada a su visado periódico, realizado de oficio, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

La Administración deberá visar bienalmente todas las autorizaciones de transporte y, en dicho visado deberá comprobar que continúan cumpliéndose todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.

No obstante, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá establecer una frecuencia distinta en relación con alguna modalidad de autorizaciones de transporte cuando las condiciones exigidas para su obtención, o una parte significativa de estas, ya sean objeto de revisión periódica por otras circunstancias.

Cuando con ocasión del visado, se detecte el incumplimiento de alguna de tales condiciones el órgano competente requerirá al titular de la autorización para que en un plazo de diez días, acredite su efectivo cumplimiento. De no resultar acreditado tal extremo en el referido plazo, la autorización perderá automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración, si bien el órgano competente deberá notificarlo a quien era su titular.



En el caso de autorizaciones referidas a un conjunto de vehículos, cuando solo se hubiese detectado el incumplimiento de los requisitos relativos a un determinado vehículo, únicamente se excluirá este de la relación de los que se encuentren vinculados a la autorización.

Las autorizaciones de transporte público invalidadas por no haber sido acreditados los requisitos exigidos para su visado podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, si así se solicita, dentro del periodo de un año contado a partir de la notificaciones previstas en el apartado anterior y resulta acreditado el cumplimiento de todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.

2.3 REQUISITOS GENERALES DE EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD

El Registro de Empresas y Actividades de Transporte

Según el artículo 53 de la LOTT el Registro de Empresas y Actividades de Transporte tiene por objeto:

OBJETO

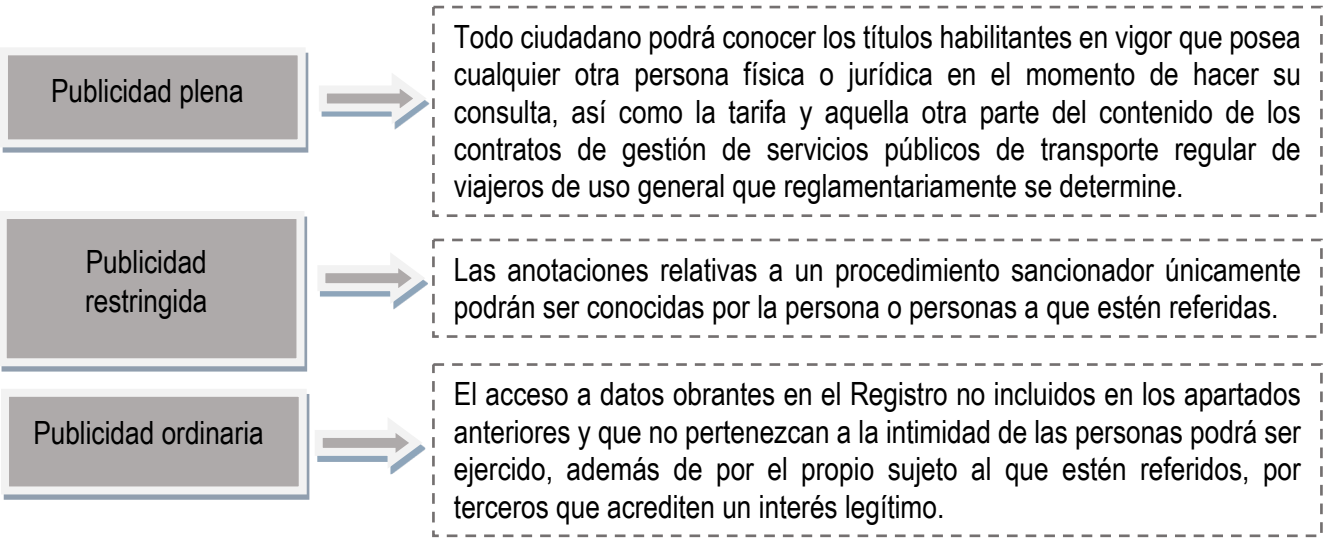
- La inscripción de las empresas y personas que obtengan alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en la LOTT o en las normas dictadas para su desarrollo.
- La inscripción de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.
- La anotación de todas las incidencias y datos relativos a las empresas, personas, títulos y contratos señalados en los apartados anteriores que reglamentariamente se determinen.
- Las sanciones impuestas por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley, así como aquellas otras anotaciones relativas a expedientes sancionadores que se consideren relevantes reglamentariamente.

La inscripción en el Registro tendrá carácter obligatorio y se realizará de oficio por la Administración.

El contenido del Registro se presume exacto y válido.

Realizada una inscripción o anotación en el Registro, no podrá realizarse otra de igual o anterior fecha que resulte opuesta o incompatible con aquella.

El Registro es público en los términos siguientes:



Vehículos

Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados regulados en la LOTT, artículo 55 y, en su caso, las cargas transportadas en los mismos, deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladora de dichas materias.

Cuando la adecuada prestación de determinados servicios de transporte lo haga conveniente, la Administración podrá establecer en relación con los vehículos con los que los mismos se realicen y con las cargas transportadas, ya sean estas divisibles o no, condiciones específicas adicionales o diferentes.

El Gobierno podrá establecer, a propuesta de los ministros competentes, normas especiales de seguridad en relación con aquellas modalidades de transporte que por sus específicas características o naturaleza así lo aconsejen.

Comunicaciones entre los órganos administrativos

De conformidad con el artículo 56 de la LOTT, las comunicaciones entre los órganos administrativos competentes para el otorgamiento de las distintas autorizaciones y habilitaciones contempladas en ella, y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo y los titulares o solicitantes de las mismas, se llevarán a cabo utilizando únicamente **medios electrónicos**.

Asimismo, será obligatorio utilizar exclusivamente medios electrónicos en las comunicaciones relativas a la adjudicación, control, modificación o extinción de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.

Las comunicaciones relativas a los procedimientos sancionadores que se instruyan en ejecución de lo dispuesto en la LOTT a los titulares de las autorizaciones y habilitaciones que en la misma se contemplan se realizarán también por medios electrónicos de forma exclusiva.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de los supuestos en que la Administración actuante solicite expresamente la presentación física de algún documento concreto, ni



de aquellas notificaciones o comunicaciones que se realicen en carretera por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte.

No obstante, cuando las comunicaciones no pudieran realizarse por medios electrónicos debido a causas técnicas, se llevarán a cabo a través de cualquier otro procedimiento que resulte válido de conformidad con lo dispuesto en la legislación general sobre procedimiento administrativo y régimen jurídico de las Administraciones públicas.

3 CLASES DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 CLASIFICACIÓN

La LOTT (artículo 64) establece las siguientes clasificaciones de los servicios y actividades del transporte por carretera:

Según su NATURALEZA	Públicos	Son aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena, mediante retribución económica.
	Privados	Son aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

Por razón de su OBJETO	De Viajeros	Cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas, en su caso sus animales de compañía y sus equipajes en vehículos contruidos y acondicionados para tal fin. Modificado por la disposición final 1 de la Ley 7/2023 <i>entra en vigor el 29 de septiembre de 2023</i> .
	De Mercancías	Cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos contruidos y acondicionados para tal fin.



Por el modo de PRESTACIÓN (Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser)	Regulares	Los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. El artículo 67 de la LOTT establece que los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser, por su utilización: • de uso general • de uso especial
	Discrecionales	Los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Según el ÁMBITO EN QUE SE REALICEN	Transportes interiores	Los que tienen su origen y destino dentro del territorio del Estado español, discuriendo como regla general íntegramente dentro de éste, si bien, por razón de sus rutas y en régimen de transporte multimodal podrán atravesar aguas o espacios aéreos no pertenecientes a la soberanía española.
	Transportes internacionales	Aquellos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros.

En razón a la ESPECIALIDAD DE SU OBJETO y de su RÉGIMEN JURÍDICO	Especiales	Aquellos en los que, por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación una autorización específica.
	La determinación concreta de los transportes de carácter especial, así como el establecimiento de las condiciones específicas aplicables a cada uno de los mismos, se realizará en normas de desarrollo de la LOTT.	
	Ordinarios	En todo caso se consideran transportes especiales el de mercancías peligrosas, productos perecederos cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas y el funerario.



3.2 LOS TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE VIAJEROS

El artículo 67 de la LOTT establece que los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser, por su utilización:

- de uso general. Los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado, o
- de uso especial. Los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares.

3.2.1 Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general

La prestación de los servicios regulares de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deber ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.

Dicho establecimiento o creación, se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento. En todo caso, la creación de nuevos servicios deberá respetar las previsiones que en su caso se encuentren establecidas en los programas o planes de transporte, y éstos deberán ser objeto de las necesarias actualizaciones cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad a su aprobación.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en la LOTT y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

3.2.1.1 El contrato de gestión

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente **contrato de gestión**. No obstante, la Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

En lo no previsto en la LOTT ni en la reglamentación de la Unión Europea acerca de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la gestión de los referidos transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación a los contratos de gestión de servicios públicos.

Con objeto de garantizar la cohesión territorial, **los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular** de viajeros de uso general se adjudicarán por la Administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general.





En consecuencia, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráfico que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.

El contrato de gestión de cada servicio determinará su plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en ésta que hayan de ser aportados por el contratista. En todo caso, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia **la duración de los contratos no podrá ser superior a diez años.**

No obstante, cuando resulte necesario, habida cuenta de las condiciones de amortización de los mencionados activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido.

3.2.1.2 Procedimiento de contratación

Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un **procedimiento abierto** en el que todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

No obstante, la Administración podrá optar por la **adjudicación directa** del contrato cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia.

El **pliego de condiciones** que haya de regir el contrato fijará las condiciones de prestación del servicio.



Se incluirán en dicho pliego los siguientes extremos

1. Los tráficos que definen el servicio.
2. El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.
3. Las rutas de transporte que integran el servicio y el número de expediciones de transporte que, como mínimo, deberá realizar el contratista en cada una de ellas.
4. Las prestaciones que, como mínimo, deberán recibir los viajeros además de su transporte y el de sus equipajes.
5. Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada.
6. La clase y el número mínimo de vehículos que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio, así como sus características técnicas y, cuando resulte pertinente, su límite máximo de antigüedad.
7. La dotación mínima del personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.
8. Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario.
9. Las instalaciones fijas que, en su caso, haya de aportar el contratista para la prestación del servicio, únicamente cuando así se hubiese previsto expresamente en el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros y resulte acreditado que persisten las circunstancias que, en su momento, justificaron dicha previsión.
10. El régimen tarifario de aplicación a los viajeros.
11. El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.
12. Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.
13. El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.
14. Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los datos de explotación del servicio y de los ingresos generados por su prestación.
15. El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.
16. El plazo de duración del contrato.

•



La Administración deberá incluir, además, en el pliego todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

El adjudicatario del contrato deberá ser, en todo caso, titular de la autorización de transporte público de viajeros.

El contrato de gestión del servicio público recogerá las condiciones establecidas en el pliego, con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario que hubiesen sido aceptadas por la Administración.

El contrato deberá **formalizarse** en documento administrativo, salvo que el contratista solicite que se eleve a escritura pública, corriendo de su cargo, en este supuesto, los correspondientes gastos.

El contratista habrá de prestar el servicio en las condiciones fijadas en el contrato, debiendo respetar, además, cuantas otras obligaciones se encuentren establecidas con carácter general en la LOTT y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo en relación con la realización de servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración.

En todo caso, el contratista estará obligado a **reservar**, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública.

En dicho supuesto, la compensación que reciba el contratista de la Administración que reserve las plazas no podrá ser nunca superior a la cuantía que resulte de la aplicación de la tarifa ordinaria del servicio.

3.2.1.3 Modificación del contrato

El contrato sólo podrá **modificarse** cuando así se haya previsto en el pliego y se hayan detallado de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse. No obstante, la Administración contratante, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación en relación con la demanda potencial de los servicios o la necesidad de cubrir nuevos tráficos surgidos en las inmediaciones del servicio que no se encuentren atendidos a través de otros contratos o que hayan dejado de estarlo por la extinción del servicio que los venía atendiendo, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine. En este supuesto, el acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

Muy especialmente, a los efectos previstos en este punto, la Administración contratante valorará la conveniencia de modificar un servicio preexistente cuando, con posterioridad a su inauguración, tenga lugar el establecimiento o cierre de centros docentes, sanitarios o de otra índole generadores de una demanda significativa de transporte.

Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquel, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público.

Sea cual fuere su causa, la modificación del contrato deberá formalizarse.



Para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la prestación del servicio podrán utilizarse otros, ya sean propios del contratista, o cedidos, con o sin conductor, por otros transportistas a través de cualquier fórmula jurídica válida. Dichos vehículos deberán estar amparados por la correspondiente autorización. El servicio se considerará prestado por la empresa concesionaria del servicio regular, considerándose los vehículos cedidos por otros transportistas integrados en su organización.

Los vehículos adscritos a las concesiones de servicios regulares, podrán realizar, asimismo, servicios de carácter discrecional siempre que estén amparados por la autorización habilitante para los mismos, y quede debidamente asegurada la correcta prestación del servicio regular.

La Administración podrá autorizar, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, que un mismo vehículo sea utilizado en diversos servicios regulares cuya prestación corresponda a un mismo titular.

Podrá, asimismo, autorizarse la utilización de vehículos para servir la red de itinerarios de dos o más concesiones de distintos titulares, con tal que las mismas presenten puntos de contacto y el servicio se preste sin solución de continuidad en el recorrido. Sin embargo, únicamente procederá el otorgamiento de la referida autorización cuando en el correspondiente expediente quede acreditada la no procedencia de establecer como servicio independiente el itinerario correspondiente a las distintas concesiones que vaya a servir el vehículo de que se trate.

Como regla general, las concesiones se otorgarán, únicamente, para servicios predeterminados de carácter lineal. No obstante, la Administración podrá otorgar *concesiones zonales* que comprenderán todos los servicios regulares de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona, salvo los que expresamente se exceptúen. Será de aplicación a las concesiones zonales el régimen jurídico establecido para las lineales en tanto resulte compatible con su específica naturaleza.

3.2.1.4 Extinción del contrato

Según establece el artículo 82 de la LOTT, los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general **se extinguirán** por cumplimiento o por resolución.

Los contratos se considerarán cumplidos y, en consecuencia, extinguidos sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración, ya sea el inicialmente establecido o, en su caso, el resultante de su prórroga acordada conforme a lo dispuesto en la LOTT.

No obstante, cuando finalice el plazo de vigencia de un contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de uno nuevo para la prestación del mismo servicio, el anterior contratista deberá prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, en los términos y plazos previstos en el artículo 85 de la LOTT.

Son causas de **resolución del contrato**:

- a) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista individual o la extinción de la personalidad jurídica de la sociedad contratista.
- b) La declaración de concurso del contratista o la declaración de insolvencia de éste en cualquier otro procedimiento.
- c) La pérdida por el contratista de la autorización de transporte público de viajeros regulada en esta ley, así como la suspensión de aquélla por las causas señaladas en el artículo 52, si el



contratista no acredita haber subsanado el incumplimiento que dio lugar a la suspensión en el plazo que reglamentariamente se determine.

- d) El incumplimiento del plazo de que disponga el contratista, de conformidad con lo reglamentariamente establecido o, en su caso, con lo expresamente señalado en el contrato, para iniciar la prestación del servicio tras la formalización del contrato.
- e) La renuncia unilateral del contratista.
- f) El incumplimiento por el contratista de las condiciones señaladas en los apartados m) o n) del artículo 73.2 de la LOTT, o bien el incumplimiento reiterado, en los términos en que reglamentariamente se determine, de las condiciones señaladas en los apartados a) o j) del mismo precepto, así como el de cualquier otra condición o requisito al que expresamente se haya atribuido esa consecuencia en el contrato.
- g) La interrupción injustificada de la prestación del servicio por parte del contratista por el plazo reglamentariamente establecido o señalado en el contrato.
- h) El mutuo acuerdo entre la Administración y el contratista.
- i) El rescate del servicio por la Administración, cuando esta acuerde gestionarlo directamente por razones de interés general.
- j) La supresión del servicio por razones de interés general.
- k) La imposibilidad de la explotación del servicio como consecuencia de acuerdos adoptados por la Administración contratante con posterioridad al contrato.
- l) Aquellas otras que se establezcan expresamente en el contrato.

La resolución de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se acordará por el órgano de contratación, de oficio o a instancia del contratista, mediante el procedimiento que resulte de aplicación de acuerdo con la legislación sobre contratos del sector público.

El acuerdo de resolución de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general deberá pronunciarse expresamente sobre la procedencia de la pérdida, devolución o cancelación de la fianza constituida por el contratista.

|| 3.2.2 Los transportes públicos regulares de viajeros de uso especial ||

Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con una autorización especial que habilite para ello, otorgada por la Administración.

El **otorgamiento** de dichas autorizaciones se llevará a cabo de conformidad a lo que reglamentariamente se establezca y estará supeditado a que la empresa transportista haya convenido previamente con los usuarios o sus representantes la realización del transporte a través del oportuno contrato o precontrato.

La **autorización** sólo podrá ser otorgada a una persona, física o jurídica que previamente sea titular de la autorización de transporte público de viajeros.

Estas autorizaciones se otorgarán por el plazo a que se refiera el contrato con los usuarios, sin perjuicio de que la Administración pueda exigir su visado con una determinada periodicidad a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento.

Cuando el transporte sea contratado por alguno de los entes, organismos y entidades que forman parte del sector público el contrato deberá atenerse, en cuanto no se encuentre expresamente previsto en la LOTT y en las normas dictadas para su desarrollo, a las reglas contenidas en la legislación sobre contratos del sector público.



Estos transportes podrán realizarse, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, utilizando los de otros transportistas que cuenten con la autorización de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42 de la LOTT, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca.

3.3 LOS TRANSPORTES PÚBLICOS DISCRECIONALES DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS

De acuerdo con el artículo 91 de la LOTT, las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

Por excepción, las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. A estos efectos, se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello.

Los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberán iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.

Se establecen las siguientes salvedades a esa obligación de inicio en la comunidad autónoma:

1.º Para los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, que podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en comunidades autónomas distintas a aquella en que se ubica el puerto o aeropuerto, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización.

2.º Para los casos en que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en una comunidad autónoma no basten para atender un aumento coyuntural de la demanda de esta clase de servicios en su territorio. A tal efecto, el órgano competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que permita a los vehículos amparados en autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en otras comunidades autónomas realizar temporalmente servicios con origen en todo su territorio o en determinados puntos de éste.

La actuación de los titulares de licencias o autorizaciones de transporte público en relación con la prestación de servicios de carácter discrecional se regirá por el principio de libertad de contratación.

No obstante lo anterior, en aquellos supuestos, individuales o generales, de absentismo empresarial que puedan implicar trastornos importantes para el interés público, la Administración podrá establecer un régimen de servicios mínimos de carácter obligatorio.

Durante la realización de transportes por carretera deberán respetarse los límites legal o reglamentariamente establecidos con carácter general en relación con la masa máxima de los vehículos, así como los específicamente señalados para el vehículo utilizado en su permiso de circulación y demás documentación en que se ampare para circular.





Durante la realización de transportes por carretera deberán respetarse los límites legal o reglamentariamente establecidos en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores que, en su caso, resulten de aplicación.

3.3.1 Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías

La autorización de transporte público de mercancías habilita para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54 de la LOTT.

Asimismo, habilitará para intermediar en la contratación de esta clase de transportes cuando se den las circunstancias previstas en los apartados a) y b) del apartado 4.1 del presente tema.

Durante la realización de transportes de mercancías, únicamente podrán ocupar el vehículo personas distintas a su conductor y tripulación cuando así lo posibilite el correspondiente permiso de circulación y su transporte no dé lugar a retribución alguna a favor del transportista.

3.3.2 Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros

La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54 de la LOTT como para intermediar en su contratación.

No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en esta ley cuando se cumplan las condiciones legales y reglamentariamente señaladas para ello.

En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado.

Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

Los transportes discretionales de viajeros deberán ser contratados, como regla general, por toda la capacidad del vehículo utilizado. No obstante, reglamentariamente podrán determinarse supuestos excepcionales en que, por razones de la adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse su contratación por plaza con pago individual.

Fuera de los supuestos de colaboración previstos en la LOTT, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.



El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en la LOTT y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.



3.4 LOS TRANSPORTES PRIVADOS

Los transportes privados pueden revestir las dos siguientes modalidades:



Transportes
privados
particulares

Transportes
privados
complementarios

3.4.1 Transportes privados particulares

Se consideran transportes privados particulares los que cumplen conjuntamente los dos siguientes **requisitos**:



Se consideran transportes privados particulares los que cumplen conjuntamente los dos siguientes **requisitos**:

- a) Estar dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados.

En ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas.

- b) Realizarse en vehículos de turismo cuyo número de plazas o capacidad de carga no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan. No obstante, las familias numerosas de categoría especial, podrán utilizar para su desplazamiento vehículos de mayor capacidad, siempre que no superen las 17 plazas, incluida la del conductor.

Los transportes privados particulares *no están sujetos a autorización administrativa*, y la actuación ordenadora de la Administración únicamente les será aplicable en relación con las normas que regulen la utilización de infraestructuras abiertas y las aplicables por razón de la seguridad en su realización.

3.4.2 Transportes privados complementarios

Son **transportes privados complementarios** los que llevan a cabo empresas u otras entidades cuyo objeto no es transportar, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal.





Los transportes privados complementarios deberán cumplir conjuntamente las siguientes **condiciones**:

- a) Si se trata de transporte de mercancías, estas deberán pertenecer a la empresa o haber sido vendidas, compradas, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella, constituyendo dicha venta, compra, alquiler, producción, extracción, transformación o reparación parte integrante de la actividad económica principal de la empresa. Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser trabajadores adscritos a uno de los centros de la empresa u otras personas que asistan a estos, debiendo cumplirse en este segundo caso las reglas que al efecto se determinen reglamentariamente.
- b) El origen o el destino del transporte deberá ser uno de los lugares en que la empresa desarrolle trabajos relacionados con su actividad principal.
- c) Los vehículos utilizados deberán hallarse integrados en la organización de la empresa en idénticos términos a los previstos en la LOTT. En este caso, también los remolques y semirremolques utilizados habrán de hallarse integrados en la organización de la empresa a título de propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario.
- d) Los conductores de los vehículos deberán hallarse integrados en la organización de la empresa y contar con las habilitaciones que, en su caso, resulten pertinentes, en idénticos términos a los previstos en la LOTT.
- e) El transporte no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente. En su caso, su coste deberá incorporarse al precio final del producto o servicio que constituya la actividad principal de la empresa antes de aplicar el Impuesto sobre el Valor Añadido.

Cuando no se cumplan las condiciones señaladas en el punto anterior, el transporte quedará sujeto al régimen jurídico del transporte público.

Con objeto de comprobar su cumplimiento durante la realización del transporte, deberá llevarse a bordo del vehículo documentación suficiente para acreditar las condiciones señaladas en los apartados a), c) y d) del punto anterior.

La realización de transportes privados complementarios estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella comunidad autónoma en que se domicilie la autorización cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.



Como regla general, las autorizaciones de transporte privado complementario deberán domiciliarse en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

No obstante, las autorizaciones podrán domiciliarse en un lugar distinto, cuando su titular acredite que dispone en este de unos locales o instalaciones en los que realiza la parte de su actividad principal en relación con la que resulta preciso el transporte complementario.

No obstante lo dispuesto en el punto anterior, **no será necesaria la previa obtención de autorización** para realizar las siguientes modalidades de transporte:

- a) Transporte que presente idénticas características a las señaladas en apartado 2.1. de este tema.
- b) Transportes privados particulares.
- c) Transportes oficiales (definidos más adelante).
- d) Transporte de viajeros en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario.
- e) Transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.
- f) Transporte funerario, que podrá realizarse libremente en todo el territorio nacional por prestadores de servicios funerarios, con independencia de su origen o recorrido.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte privado que tengan una escasa influencia en el sistema, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada o de las cortas distancias recorridas.

La exención de la obligación de estar en posesión de autorización de transporte en los casos señalados en este apartado no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en la LOTT y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Para el otorgamiento de las autorizaciones se exigirá la previa justificación de la necesidad de realizar el transporte que los mismos han de amparar, para el adecuado desarrollo de las actividades de la empresa o establecimiento de que se trate. La Administración denegará la autorización si existe una desproporción manifiesta entre la carga útil o el número de plazas de los vehículos para los que se solicita el transporte y las necesidades acreditadas por el solicitante.

Los **transportes oficiales** que realicen los órganos de la Administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno, siempre que vayan dirigidos a solucionar las necesidades de desplazamiento de personas o mercancías que la actividad administrativa de dichos órganos ocasione tendrán la consideración de servicios privados complementarios. Pero no estarán sujetos a la autorización prevista en los párrafos anteriores, siendo aplicables respecto al control de los mismos las normas internas de organización administrativa que les afecten, sin perjuicio de su sometimiento a las normas de transporte que les sean aplicables.

Los transportes que realicen las empresas públicas sometidas en su actuación al derecho privado deberán cumplir, en todo caso, las prescripciones generales de la LOTT.



3.5 EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

La realización de servicios de transporte internacional que discurran parcialmente por territorio español utilizando vehículos que no se hayan matriculado en España se regirá por lo dispuesto en los convenios internacionales y las disposiciones aprobadas por las organizaciones internacionales de las que España forma parte que en cada caso resulten de aplicación.

La realización de transportes cuyo origen y destino se encuentren en territorio español utilizando vehículos que no estén matriculados en España únicamente será posible en la medida en que se cumpla lo dispuesto acerca de los transportes de cabotaje en la reglamentación de la Unión Europea sobre acceso al mercado de transporte internacional de mercancías y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, o bien se encuentre expresamente prevista en un convenio internacional suscrito por España.

Las empresas establecidas en España únicamente podrán optar a la obtención de títulos habilitantes para realizar transporte internacional cuyo otorgamiento corresponda al Estado español, incluida la licencia comunitaria, cuando previamente sean titulares de la autorización de transporte regulada en esta ley que corresponda en cada caso.

La realización de los tramos parciales de un transporte internacional que discurran dentro de territorio español utilizando vehículos matriculados en España deberá encontrarse amparada, en todo caso, por la autorización de transporte regulada en esta ley que corresponda, sin perjuicio de la preceptiva obtención del título que, en cada caso, habilite para la realización completa del transporte de que se trate.

3.6 LOS TRANSPORTES TURÍSTICOS

A efectos de la LOTT, tendrán la consideración de transportes turísticos los que se realicen en el marco de la ejecución de un viaje combinado ofertado y contratado de conformidad con lo que se encuentre establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con esta clase de viajes.

Asimismo, tendrán la consideración de transporte turístico aquellos otros que, sin tener una duración superior a las 24 horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencias de viajes, u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como los de manutención, guía turístico o similar.



4 ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

4.1 ACTIVIDADES DE MEDIACIÓN

Quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera, ya sea en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico o cualquier otro deberán obtener una autorización de operador de transporte.

No obstante, **no estarán obligados a obtener dicha autorización** para intermediar en la contratación de transporte de mercancías:

- a) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que hubiesen acreditado para su obtención requisitos que, considerados en conjunto conforme a lo que reglamentariamente se determine, resulten iguales o superiores a los exigidos para la obtención de la autorización de operador de transporte.
- b) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a utilizar la colaboración de otros transportistas para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, en los términos que reglamentariamente se determinen.
- c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de los transportes prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías.

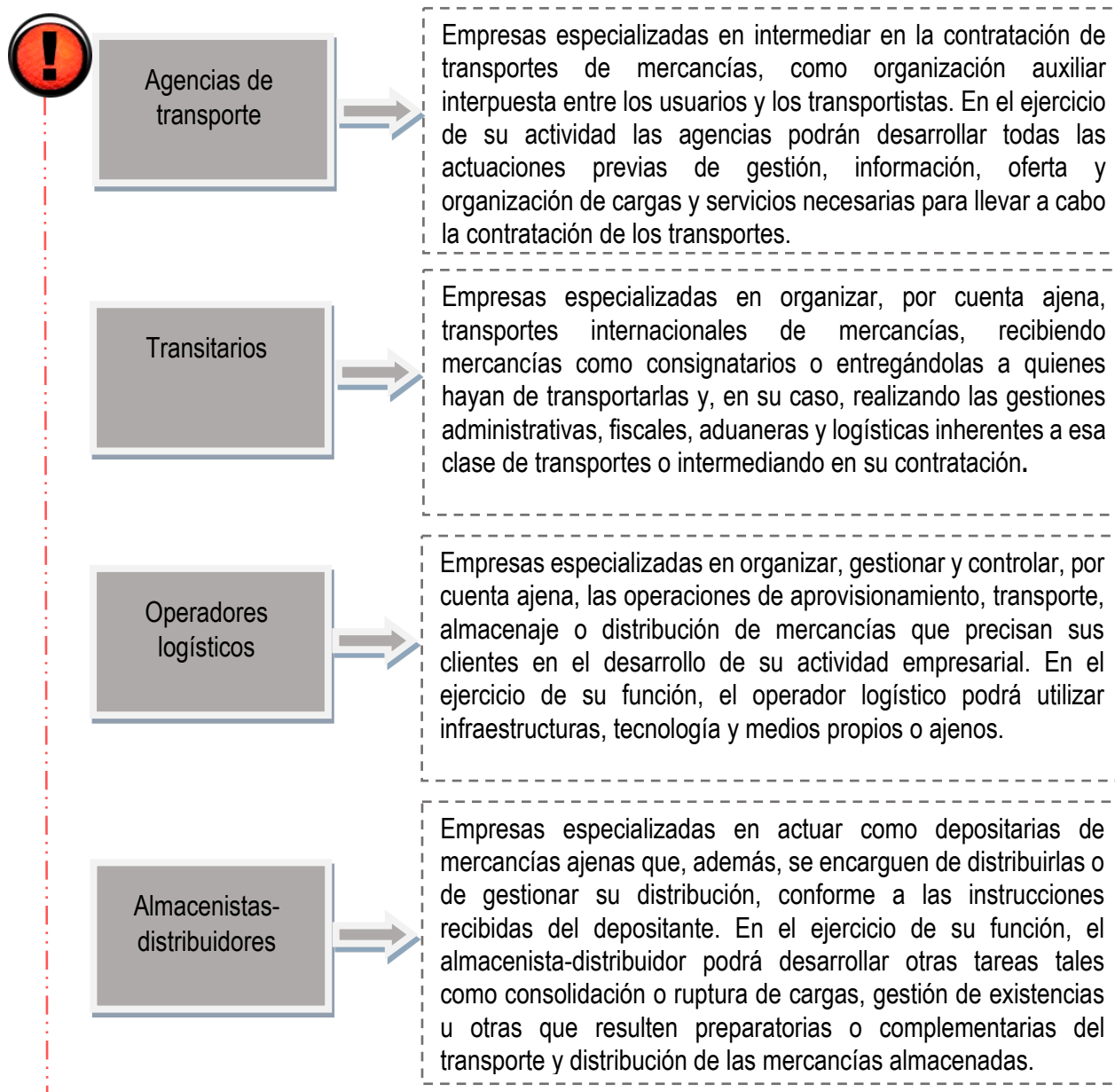
El otorgamiento de la autorización de operador de transporte estará condicionada a que se acredite el cumplimiento de análogos requisitos a los exigidos para la de transporte público de mercancías, con las adaptaciones que reglamentariamente se determinen en atención a la naturaleza de la actividad a que esté referida.

Asimismo serán de aplicación a esta autorización similares reglas a las establecidas en relación con la vigencia y visado de las autorizaciones de transporte público de mercancías.

La autorización de operador de transporte habilitará a sus titulares para intermediar en la contratación de transportes tanto interiores como internacionales.

Los titulares de la autorización de operador de transporte deberán contratar en nombre propio tanto con el demandante del servicio como con el transportista que vaya a realizarlo.

A los efectos de la LOTT se considera:



4.2 ESTACIONES DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Las **estaciones de transporte de viajeros** tienen por objeto concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público, prestando o facilitando el desarrollo de servicios preparatorios y complementarios del transporte a usuarios y transportistas.

Los **centros de transporte y logística de mercancías** acogen en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones destinadas a facilitar el desarrollo de actividades de transporte, logística y distribución de mercancías, integrándolo con el de otras preparatorias o complementarias de aquellas.



Las estaciones de transporte de viajeros y los centros de transporte y logística de mercancías sólo *alcanzarán dicha consideración* cuando sean gestionados por una única persona o entidad, pública o privada y reúnan las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente.

En ningún caso se atribuirá la consideración de estación o centro a terrenos o instalaciones destinados únicamente a garaje o estacionamiento de vehículos. Tampoco tendrán esta consideración los terrenos en que se ubiquen diversas empresas transportistas o de actividades auxiliares y complementarias del transporte o que realicen actividades anexas a las de estas, por el solo hecho de su proximidad, si las instalaciones, equipamientos y servicios comunes no son objeto de una gestión unificada bajo la dirección de una única entidad.

El establecimiento de estaciones y centros de transporte estará sujeto al cumplimiento de las condiciones que, por razones de índole urbanística, fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, vengan impuestas, al efecto, por la legislación reguladora de tales materias.

4.3 ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS



La actividad de **arrendamiento de vehículos** sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengán impuestas por la legislación reguladora de tales materias.

Fuera de los supuestos de colaboración previstos en la LOTT, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.



Salvo en los casos expresamente exceptuados en la LOTT y en sus normas de desarrollo, el arrendamiento de vehículos deber hacerse sin los servicios del conductor y sin que quepa contratar los servicios del mismo con la empresa arrendadora.

Reglamentariamente podrán establecerse condiciones relacionadas con la documentación acreditativa del arrendamiento de vehículos sin conductor, a efectos de garantizar la existencia del contrato, su plazo de duración y otras circunstancias que determinen la legitimidad del uso del vehículo por el arrendatario.

5 RÉGIMEN SANCIONADOR

5.1 RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA

La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias **corresponderá**:

- a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización.
- b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de estos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de este, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

A los efectos previstos en este apartado, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

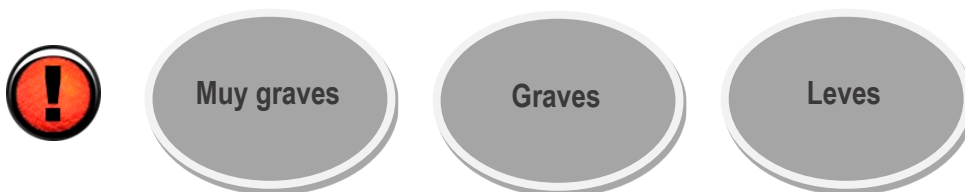
- c) En las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios, y en general por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.



5.2 INFRACCIONES

Clasificación de las infracciones:



5.2.1 Muy graves

Se consideran **infracciones muy graves**, entre otras:



- La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación. Cuando la realización del transporte de que se trate requiriese disponer de más de un título habilitante, resultará constitutiva de esta infracción la carencia de cualquiera de ellos aunque se disponga de los demás. No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve.
- El **arrendamiento** de un vehículo cuando vaya acompañado por la prestación de servicios de conducción o cualquier otra forma de cesión del uso de un vehículo cuyo titular preste servicios de conducción al cesionario. Incurrirán en esta infracción tanto el arrendador o cedente como el arrendatario o cesionario. No se producirá esta infracción cuando el arrendador o cedente sea titular de la autorización de transporte que en cada caso corresponda.
- En los transportes de uso especial de escolares y de menores la **ausencia** de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, que conozca el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, encargada del cuidado de los menores, cuando ello resulte obligatorio.
- En los transportes de uso especial de escolares y de menores la **falta de plaza o asiento** para cada menor así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.
- La **cesión**, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.
- La **organización o establecimiento** de un transporte regular de viajeros de uso general sin haber sido contratado por la Administración competente para gestionar un servicio público de esas características, con independencia de que los medios utilizados sean propios o ajenos.
- La **falta de comunicación** al Registro de Empresas y Actividades de Transporte del cambio de su domicilio o de la ubicación de sus centros de explotación o de los locales de que deban disponer a efectos del cumplimiento del requisito de establecimiento.
- La **negativa u obstrucción** a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo. En todo caso, incurrirá en esta infracción toda empresa cuyos propietarios, empleados, auxiliares o dependientes nieguen o dificulten el acceso al personal de los servicios de inspección a los locales o vehículos en que obligatoriamente deba encontrarse depositada la documentación de la empresa o a dicha documentación.



- La **interrupción** de los servicios señalados en el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, sin que medie consentimiento de la Administración ni otra causa que lo justifique durante el plazo que reglamentariamente se determine.

Cuando el vehículo se encuentre amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa superior a la que, de otro modo, le correspondería, los señalados porcentajes deberán referirse a la masa máxima señalada en dicha autorización especial.

Cuando se exceda la masa máxima total del vehículo, la responsabilidad por la infracción corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario que hubiesen intervenido en el transporte o su contratación, salvo que alguno de ellos pruebe que no le resulta imputable.

Cuando se exceda la masa máxima por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba de la mercancía a bordo del vehículo o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado esta.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad al cargador ni al expedidor por el exceso sobre la masa autorizada, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquel.

- La prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:
 - La falta de explotación del servicio por el propio contratista de la Administración, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.
 - Denegar la venta de billetes o el acceso al vehículo a quienes los hubieran adquirido, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen.
 - Asimismo, se incurrirá en esta infracción si se impide a ciertas categorías de usuarios, o a quienes pretendan acceder al servicio en determinadas localidades o zonas geográficas, adquirir o reservar billetes por cualquiera de los procedimientos utilizados por la empresa con carácter general, o reciben un trato discriminatorio respecto al resto de los usuarios en relación con dicha adquisición o reserva.
 - La realización del servicio transbordando injustificadamente a los usuarios durante el viaje.
 - El incumplimiento del régimen tarifario previsto en el contrato de gestión del servicio público de que se trate.
 - El incumplimiento de las condiciones de accesibilidad a los vehículos establecidas con carácter general para todos los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general o especialmente señalados en el pliego de condiciones o el contrato del servicio de que se trate.
 - Asimismo, incurrirá en esta infracción la empresa contratista del servicio cuyo personal impida o dificulte su utilización a personas con discapacidad, incluso si no existe obligación de que los vehículos se encuentren adaptados para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.
 - La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera la LOTT.



5.2.2 Graves

Se consideran infracciones graves, entre otras:



- El exceso igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento en los vehículos N1 sobre la **masa máxima** total que tenga autorizada el vehículo de que se trate y el exceso o igual o superior al 30 e inferior al 50 por ciento en los vehículos N2 y N1 e igual o superior al 25 e inferior al 40 por ciento en los vehículos N3 sobre la masa máxima por eje que tenga autorizada el vehículo de que se trate.
- La **obstrucción** que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte cuando no concorra alguno de los supuestos que implicarían que se reputase infracción muy grave.
- La prestación de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general **incumpliendo** alguna de las condiciones u obligaciones impuestas al contratista en el correspondiente contrato de gestión, cuando no deba reputarse infracción muy grave. Asimismo, incurrirá en esta infracción el contratista del servicio que incumpla la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.
- La realización de transportes privados **careciendo** de la autorización, certificación o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre. No se apreciará la infracción prevista en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve.
- La **venta de billetes** para servicios no autorizados de transporte de viajeros, salvo que deba reputarse infracción muy grave.
- La salida de los vehículos dedicados al **arrendamiento con conductor** del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la documentación exigible o llevándola incorrectamente cumplimentada.
- La realización de transportes públicos interurbanos de viajeros en vehículos de turismo cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:
 - Haberse iniciado el servicio en un término municipal no autorizado.
 - Incumplimiento del régimen tarifario que resulte de aplicación.

5.2.3 Leves

Se consideran infracciones leves, entre otras:



- La **inexistencia** de algún rótulo o aviso cuya exhibición para conocimiento público resulte obligatoria.



- La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la **documentación formal** que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave. Se considerará incluido asimismo en esta infracción el incumplimiento de la obligación de que dicha documentación se encuentre en lugar visible desde el exterior del vehículo, en los casos en los que así se exija expresamente en las disposiciones reguladoras de la modalidad de transporte de que se trate
- La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial **incumpliendo** alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización sin atribuirle carácter esencial.
- El **trato desconsiderado** de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.
- En el transporte de viajeros la **carencia** de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.
- En el transporte escolar y de menores el **incumplimiento** por la entidad contratante de su obligación de exigir al transportista los documentos o justificantes que resulte preceptivo con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes.
- El incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes **prohibiciones**:
 - Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.
 - Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.
 - Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.
 - Abandonar el vehículo o acceder a éste fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, salvo causa justificada.
 - Realizar, sin causa justificada, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.
 - Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.
 - Viajar careciendo de un título de transporte suficiente para amparar la utilización del servicio de que se trate.
 - Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.
- La **falta de comunicación** de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro de Empresas y Actividades de Transportes o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, cuando no deba reputarse infracción muy grave.



5.3 SANCIONES

Las sanciones por las infracciones tipificadas anteriormente se graduarán de acuerdo:

- con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad,
- con la naturaleza de los perjuicios causados,
- con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o a la seguridad,
- con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y
- con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora.

Las **infracciones** de la legislación reguladora de los transportes terrestres *prescribirán*, de conformidad con las condiciones establecidas en las leyes 39/2015 y 40/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y de Régimen Jurídico del Sector Público, respectivamente, en el plazo de un año.

Las **sanciones** de la legislación reguladora de los transportes terrestres *prescribirán* en los plazos y condiciones establecidos en las leyes 39/2015 y 40/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y de Régimen Jurídico del Sector Público, respectivamente.

La *competencia* para la imposición de las sanciones previstas en el presente capítulo corresponderá a los órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida.

El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la LOTT se ajustará a las normas específicas que en ella se establecen y a las que reglamentariamente se señalen. En lo no previsto en dichas normas se estará a lo establecido en las leyes 39/2015 y 40/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y de Régimen Jurídico del Sector Público, respectivamente.





TEMA

6

CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL

1. <u>Certificado de aptitud profesional: exenciones</u>	125
2. <u>Cualificación inicial</u>	128
2.1.- Modalidades de obtención del certificado de cualificación inicial de los conductores	
2.2.- Contenido y duración de las prácticas en los cursos de formación	
2.3.- Exámenes de cualificación inicial	
2.3.1.- Convocatoria de exámenes	
2.3.2.- Derecho a concurrir a los exámenes	
2.3.3.- Anotación del certificado de aptitud profesional	
2.4.- Exenciones de la cualificación inicial	
3. <u>Formación continua</u>	133
4. <u>Polivalencia de cursos</u>	134
5. <u>Documentación acreditativa del CAP</u>	134
5.1.- Tarjeta acreditativa de la vigencia del certificado de aptitud profesional. Tarjeta de cualificación del conductor	
5.2.- Documentación de la cualificación inicial y de la formación continua a través del permiso de conducción	
6. <u>Centros de formación</u>	136
6.1.- Otorgamiento de la autorización	
6.2.- Cursos de formación	
6.2.1.- Homologación de cursos de formación	
6.2.2.- Mecánica de los cursos	
6.2.3.- Lugar en que se impartirá la formación	
6.2.4.-Cómputo de otras formaciones del alumno en los cursos de formación destinados a obtener la cualificación inicial y en los cursos de formación continua	
6.2.5.- Cursos de formación de conductores impartidos por las Fuerzas armadas, y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.	
6.2.6.- Certificados de profesionalidad de Conducción de autobuses y de Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera.	
6.3.- Responsabilidades de los centros de formación	
7. <u>Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores</u>	141



1 CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL (CAP): EXENCIONES

A través del 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, se establece una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales. Esta nueva formación se establece como algo diferente a la formación actual para la obtención de los permisos de conducción.

Por una parte, se establece una cualificación **inicial** que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y, por otra, una formación **continua** dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos. Las materias sobre las que se exigen conocimientos afectan fundamentalmente a la actividad de transporte a que se dedican profesionalmente estos conductores.

Esta formación será necesaria para la conducción por vías públicas españolas de vehículos de 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.



Para la implantación de estos cursos se establecen las pautas para la habilitación de los centros de formación y de los cursos concretos, y se regulan los exámenes:

Respecto a los **centros**, se estima procedente establecer un sistema de autorización previa, que se otorgará siempre que se reúnan los requisitos necesarios.

Los **exámenes** deberán convocarse por las autoridades competentes en el lugar de que se trate.

El contenido del programa de materias, en muchos aspectos relacionado con la materia de seguridad vial, resulta perfectamente congruente con el señalado por las normas que regulan el permiso y la licencia de conducción por puntos y para los cursos de sensibilización vial destinados a la recuperación de puntos en relación con los permisos o licencias de conducción.

Se han incorporado 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.

El **CAP 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 se expedirá **sin plazo de validez predeterminado**, si bien su vigencia quedará subordinada a que su titular siga, dentro de los plazos previstos, los cursos de formación continua que resulten pertinentes."

 El certificado de aptitud profesional será expedido por los órganos competentes para el otorgamiento de autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera.

EXENCIONES (art. 2 RD 2084/2021)

Lo dispuesto en este Real Decreto no será de aplicación a los conductores de los siguientes vehículos:

1.

- 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 y 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 y 154 de su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
- h) Los utilizados para realizar transporte privado complementario en los que exclusivamente se transporten materiales, equipos o maquinaria para el uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal de dicho conductor.
- i) Los utilizados para realizar las modalidades de transporte señaladas en las letras b), 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 la conducción forma parte de la actividad principal del conductor o si la conducción superar una distancia superior a 100 kilómetros alrededor del centro de explotación.

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.

2 CUALIFICACIÓN INICIAL

2.1

MODALIDADES DE OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE CUALIFICACIÓN INICIAL DE LOS CONDUCTORES

Podrá obtenerse en base a las modalidades **ORDINARIA** y **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.

ORDINARIA

Obtención

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) del RD 284/2021, 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 CAP acreditativo de la cualificación inicial en su modalidad ordinaria.

Condiciones

Quienes hayan obtenido el CAP quedarán habilitados para conducir, siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, bajo las siguientes condiciones:

- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase C o C+E, a partir de los 18 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase D1 o D1+E, a partir de los 18 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase D o D+E, siempre que circulen prestando servicios de transporte regular de viajeros cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros, a partir de los 18 años.
- Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de conducción D o D+E, a partir de los 21 años.

Hay que tener en cuenta que es el Reglamento General de Conductores el que establece los requisitos para la obtención de las distintas clases de permiso de conducción, incluida la edad, en nuestro país.

ACELERADA

Obtención

Esta modalidad 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) del RD 284/2021, y la superación del **examen** correspondiente 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 CAP acreditativo de la cualificación inicial en su modalidad acelerada.

Condiciones

Quienes hayan obtenido el CAP quedarán habilitados para conducir, siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, bajo las siguientes condiciones:

- a) Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase C1 o C1+E, a partir de los 18 años.
- b) Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase C o C+E, a partir de los 21 años.
- c) Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase D1 o D1+E, a partir de los 21 años.
- d) Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de la clase D o D+E, siempre que circulen prestando servicios de transporte regular de viajeros cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros, a partir de los 21 años.
- e) Vehículos para cuya conducción se exija estar en posesión de permisos de conducción D o D+E, a partir de los 23 años.

Hay que insistir en que es el Reglamento General de Conductores el que establece los requisitos, incluido la edad mínima requerida para su obtención, para la obtención de las distintas clases de permiso y licencia de conducción

2.2 CONTENIDO Y DURACIÓN DE LAS PRÁCTICAS EN LOS CURSOS DE FORMACIÓN

ORDINARIA

Conductores NO
titulares del CAP

En los cursos destinados a la obtención de la cualificación inicial en su modalidad **ordinaria**, cada alumno deberá efectuar al menos **20 horas** de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente.

Cada conductor podrá efectuar **8 horas** como máximo de las 20 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.

Conductores
titulares del CAP

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 correspondiente a viajeros, o viceversa, la duración de la nueva cualificación inicial será de **70 horas**, de las cuales **5 horas** serán de conducción individual.

**ACELERADA****Conductores NO
titulares del CAP**

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 **4 horas** 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.

**Conductores
titulares del CAP**

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 la de viajeros o viceversa, la cualificación inicial acelerada tendrá una duración de **35 horas**, de las cuales **2 horas y 30 minutos** estarán destinadas a la conducción individual.

Durante la conducción individual, el alumno deberá encontrarse, en todos los casos, se trate de modalidad ordinaria o acelerada, acompañado por un **instructor** del centro.

Si se realizasen prácticas de conducción en **vías abiertas** a la circulación general, sin que el conductor sea titular del permiso de conducción correspondiente, se trate de una u otra modalidad, el vehículo utilizado deberá cumplir los requisitos establecidos a estos efectos en el anexo VII del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. Tras la derogación de esta última norma la remisión debe entenderse realizada a los arts. 59 y 60 y Anexo VII del Reglamento General de Conductores aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.



2.3 EXÁMENES DE CUALIFICACIÓN INICIAL

Finalizado el curso de formación, los aspirantes a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de su 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 impartidas en el curso.

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, Sección 3ª del Anexo I del RD 284/2021 y a realizar aquella parte del examen que se refiera a tales objetivos.

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 de curso de cualificación inicial, la Sección 2ª del Anexo I del RD 284/2021 y a realizar aquella parte del examen que se refiera a tales objetivos.

De conformidad con lo establecido en el Anexo V del citado Real Decreto, el examen al que pueden ser sometidos los aspirantes por las autoridades competentes podrá ser **escrito u oral**.

El examen constará de **100 preguntas** tipo test cada una de las cuales contará con cuatro respuestas alternativas.

El **tiempo** para la realización del examen no será inferior a **2 horas**.

Las respuestas correctas se valorarán con 1 punto y cada respuesta errónea se penalizará con 0,5 puntos negativos. Las preguntas no contestadas o que contengan más de una respuesta no puntuarán positiva ni negativamente.

Para aprobar será necesario obtener una puntuación no inferior a la mitad del total de puntos posibles.

2.3.1 Convocatoria de exámenes

Según el artículo 17 del RD 284/2021, los exámenes serán organizados por los órganos competentes para la expedición de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera en el territorio de que se trate. Es decir, las Comunidades Autónomas competentes. La convocatoria de exámenes, que se publicará en el boletín oficial correspondiente, deberá efectuarse, al menos, con **un mes de antelación** a la realización del primer ejercicio, abriendo un plazo de inscripción no inferior a 15 días.





Deberán convocarse exámenes **al menos seis veces al año**, pudiendo el órgano competente publicar una vez al año todas las convocatorias referidas a éste, 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 cuando así lo solicite una empresa CAP. En dicho supuesto, no podrá formar parte del tribunal ninguna persona ligada a dicho centro o a su titular ni a ninguna otra empresa o actividad con la que éste se encuentre relacionado.

2.3.2 Derecho a concurrir a los exámenes

Según el artículo 18 del RD 284/2021, los aspirantes a la obtención de la cualificación inicial únicamente 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 que hubieran realizado el curso preceptivo.

2.3.3 Anotación del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial

Según el artículo 19 del RD 284/2021, concluida la corrección de los exámenes, 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.

2.4 EXENCIONES DE LA CUALIFICACIÓN INICIAL

Estarán **exentos** de la obligación de cualificación **inicial** los conductores que sean titulares de los siguientes permisos de conducción:

- 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.
- 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.



3 FORMACIÓN CONTINUA

La formación continua deberá permitirles actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera y la racionalización del consumo de carburante.

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** que versará sobre el contenido de las materias que integran el programa señalado en anexo I letra B) del RD 284/2021.

No obstante, 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.

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.

El curso de formación continua deberá seguirse, por primera vez, **antes** de que transcurran **cinco años** desde que se expidió el CAP acreditativo de la formación inicial, debiendo repetirse a partir de entonces, al menos, cada cinco años.

Únicamente podrán realizar los cursos de formación continua quienes, previamente, sean titulares del CAP inicial y se encuentren en posesión de un permiso de conducción en vigor de algunas de las categorías señaladas anteriormente.

Los conductores que hayan dejado de ejercer la profesión y no dispongan de una tarjeta acreditativa de su cualificación profesional en vigor deberán seguir un curso de formación continua antes de reanudarla.

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 anteriormente estarán dispensados de seguir una formación continua para otra de las categorías de permiso de conducción de vehículos previstas.





4 POLIVALENCIA DE CURSOS

De conformidad con la disposición adicional primera del RD 284/2021, cuando los cursos de los que se tratan en este tema y los centros 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 RD 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 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 este se encontrase todavía vigente, **cuando el centro y el curso impartido cumplan todos los requisitos exigidos para ello en la mencionada legislación**. Cuando el centro en el que se imparta la formación continua no cumpliera por sí mismo los requisitos exigidos en cada momento a los efectos previstos en el párrafo anterior, podrá concertar la impartición de las dichas materias con otro centro que sí los reúna, sin que el curso pierda su validez.

5 DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DEL CAP

Como ya se ha comentado al inicio de este tema, una vez que se realiza el curso y los exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial (salvo los casos expresamente contemplados de exención), se expide un Certificado de Aptitud Profesional que acredita que el conductor a cuyo favor figure cumple este requisito para realizar transporte de mercancías y/o de personas.

Este certificado se expide por los órganos competentes para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público, **sin plazo de validez** predeterminados, si bien su vigencia quedará subordinada a que su titular siga los cursos de formación continua exigidos y dentro de los plazos requeridos.

No sólo les será expedido este Certificado, sino también una tarjeta de la que se habla en el siguiente apartado.

Conforme a la Disposición adicional segunda del RD 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, no se exigirá la realización de los cursos y exámenes previstos para la obtención del certificado inicial de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial regulado en este real decreto a quienes hayan obtenido **el título Técnico de 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.



5.1 TARJETA ACREDITATIVA DE LA VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL. TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR

Junto al certificado de aptitud profesional, el órgano competente expedirá a cada uno de los aspirantes que hubiesen aprobado el examen de cualificación inicial, la correspondiente tarjeta de cualificación, ajustada a las características señaladas en su normativa.

Dicha tarjeta se expedirá con un período de vigencia de **cinco años**, 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 superado el correspondiente curso.

Cuando se expida una nueva tarjeta, se comprobará que su titular tiene el correspondiente permiso de conducción vigente.

La expedición de una nueva tarjeta de cualificación del conductor requerirá la **retirada** de la anterior.

La expedición de la tarjeta de cualificación profesional del conductor dará lugar a su **inscripción** en la sección correspondiente del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

5.2 DOCUMENTACIÓN DE LA CUALIFICACIÓN INICIAL Y DE LA FORMACIÓN CONTINUA A TRAVÉS DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN

Los conductores de otros Estados miembros de la **Unión Europea** acreditarán su cualificación a través de cualquiera de los documentos permitidos al efecto por 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, modificada por la Directiva (UE) 2018/645.

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 estipulada mediante alguno de los siguientes documentos:

- a) Si es titular del permiso de conducción de modelo comunitario, mediante este documento con el código armonizado de la Unión Europea 95 inscrito en él.
- b) La tarjeta de cualificación del conductor prevista en el anexo VI del RD 284/2021, en la que constará el código armonizado de la Unión Europea 95.

Asimismo, los conductores de terceros países el certificado podrán demostrar que tiene la referida cualificación y formación mediante el certificado de conductor previsto en el Reglamento (CE) 1072/2009, 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 aportar como documentación, junto a la solicitud de aquel, el certificado de aptitud profesional de los conductores que deban estar en posesión del mismo.





No obstante, como complemento del certificado de conductor el órgano competente podrá expedir a dichos conductores una tarjeta de cualificación del conductor en la que constará las características señaladas en el anexo VI del RD 284/2021.

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 acredite su vigencia.

6 CENTROS DE FORMACIÓN

Los cursos necesarios para obtener la formación inicial, tanto ordinaria como acelerada, y la formación continua, únicamente podrán impartirse en **centros autorizados** por las administraciones públicas competentes para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público, que se denominarán empresas CAP.

6.1 OTORGAMIENTO DE LA AUTORIZACIÓN

Aquellos centros que deseen impartir cualquiera de la modalidades de formación que se tratan en este tema, deberán solicitar utilizando exclusivamente los medios electrónicos, la correspondiente autorización 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 exigidos en el anexo II del Real Decreto 284/2021.

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 del centro, el órgano competente otorgará la autorización solicitada, que tendrá validez en todo el territorio nacional, y procederá a su inscripción en la sección correspondiente del 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.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los dos párrafos anteriores, si transcurriesen 3 meses sin que la Administración competente hubiese resuelto y notificado acerca de la solicitud formulada, se entenderá desestimada por silencio administrativo de conformidad con el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (silencio administrativo positivo).

Las empresas que sean titulares de una autorización de empresa CAP, 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. Asimismo, podrán 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, RD 284/2021, previa comunicación al órgano competente de conformidad con el artículo 69 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.



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.

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.

En todo caso, el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, regulado en el Real Decreto 174/2021, 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.

Constatación periódica del cumplimiento de los requisitos del centro:

- La **validez de la autorización** otorgada a un Centro estará **condicionada** al cumplimiento continuado de las condiciones exigidas para su otorgamiento.
- 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, comprobará cada cinco años, que las sucursales continúan cumpliendo las condiciones exigidas para el reconocimiento del título habilitante para el ejercicio de la actividad y con la misma periodicidad verificará que las aulas móviles comunicadas por la empresa CAP son aptas para impartir los cursos de formación previstos.
- La comprobación quinquenal de requisitos se hará constar por el órgano competente en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.
- Los centros autorizados estarán obligados 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.

Conforme a la disposición adicional primera, apartado 1, letra a), 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 establece que los órganos competentes para el otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera podrán autorizar que los cursos impartidos por la Universidad Nacional de Educación a Distancia u otros centros oficiales especializados en formación a distancia contengan un porcentaje de horas lectivas presenciales menor a las previstas en los cursos definidos en los anexos de esta orden, sin que en ningún caso pueda quedar afectado el período de prácticas en vehículos, de duración no inferior a 20 horas, exigido en los cursos de especialistas CAP en conducción racional regulados en el anexo I de esta norma, ni el periodo de prácticas de duración no inferior a 6 horas, exigido en los cursos de especialistas CAP en Actuaciones de Emergencia en carretera regulados en el anexo IV.



6.2 CURSOS DE FORMACIÓN

6.2.1 Homologación de cursos de formación

Los cursos impartidos por un centro autorizado deberán ajustarse a un modelo previamente homologado por el mismo órgano administrativo que autorizó al centro.

Para que un curso modelo sea homologado el centro deberá presentar una memoria en la que se contengan las especificaciones señaladas en el anexo III del Real Decreto 284/2021.

Examinada dicha memoria, y una vez comprobado que el contenido del modelo de curso contempla la totalidad de las materias exigidas y que el personal docente y los medios propuestos, así como su duración, resultan adecuados, el órgano competente dictará resolución en el plazo máximo de tres meses, dictará y notificará la resolución homologándolo y procederá a inscribir dicha homologación en la sección correspondiente del 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 personas 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.

6.2.2 Mecánica de los cursos



Los centros autorizados deberán comunicar, por vía electrónica, 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 prevista conforme al anexo IV del RD 284/2021.

Como hemos dicho anteriormente, las empresas CAP deberán comunicar, por vía electrónica cada curso que vayan a realizar con, al menos, la siguiente antelación:

- Diez días a su fecha de inicio, los datos previstos en el anexo IV del RD 284/2021, sección 1ª, apartado 1, letras a), b) y d).
- Veinticuatro horas a su inicio, los datos previstos en la letra e) del anexo citado, sección 1º, apartado 1.

Cualquier variación de los datos relativos a un curso inicialmente comunicado, deberá ser asimismo, notificada por vía electrónica 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, con, al menos 24 de antelación a la fecha inicialmente prevista para el inicio del curso.
- b) La sustitución de algunos de los profesores que han de impartir el curso, con, al menos, 24 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 algunos de los alumnos inicialmente comunicados, inmediatamente que tal hecho se produzca. 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, 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.

Finalizado el curso y con efectos del día de su finalización, el **director** docente o representante designado del centro que lo haya impartido 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 de curso y, simultáneamente, comunicará 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 Extranjero.

Recibida dicha comunicación, el órgano competente procederá a anotar la realización del curso por parte de los correspondientes conductores en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

6.2.3 Lugar en que se impartirá la formación

Los aspirantes a la obtención del certificado de aptitud profesional 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.

6.2.4 Cómputo de otras formaciones del alumno en los cursos de formación destinados a obtener la cualificación inicial y en los cursos de formación continua

De conformidad con el RD 284/2021, los alumnos que realicen un curso para la obtención de la cualificación inicial de conductores y en los que realicen un curso de formación continua, podrán contabilizar como parte de dicha formación obligatoria la formación realizada 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 o el curso de formación continua.

6.2.5 Cursos de formación de conductores impartidos por las fuerzas armadas, y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

De conformidad con la disposición adicional tercera del RD 284/2021, 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 del citado Real Decreto.

6.2.6 Certificados de profesionalidad de “Conducción de autobuses” y de “Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera”

De conformidad con la Disposición adicional cuarta del Real Decreto 284/2021, de 20 abril, quienes acrediten ser titulares del certificado de profesionalidad de “Conducción de autobuses o de Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera” regulados en el anexo III y IV, del RD 1539/2011, 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.

6.3 RESPONSABILIDADES DE LOS CENTROS DE FORMACIÓN

Los centros de formación contemplados en este real decreto y los cursos en ellos impartidos 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 competente al que corresponde inspeccionar un centro, sucursal o aula móvil será el competente por razón del territorio en el que se encuentren ubicados.

En todo caso, se realizará al menos una visita de inspección de cada curso cuya realización se hubiese comunicado, y no estará previamente concertada con el centro.

De cada visita de inspección se levantará acta de la que se entregará copia al centro inspeccionado.

El titular del centro responderá de:

a) Que el centro reúna los elementos personales y materiales acreditados en el momento de otorgarse la autorización, debiendo dar cuenta al órgano que la otorgó de las incidencias que se produzcan en relación con dichos elementos, así como de cualquier alteración o modificación que afecte a éstos 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 hubiese determinado 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 se ajustan a un modelo previamente homologado y a la comunicación realizada al órgano administrativo competente.



La autorización otorgada a un centro podrá ser anulada o suspendida por el órgano competente, previa audiencia de su titular, cuando resulte acreditado que ha dejado de cumplir alguna de las condiciones en que se basó la autorización.

Cuando el centro no 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 los que hubiesen sido comunicados al órgano competente, éste suspenderá la autorización del centro durante 6 meses.

Cuando el centro no 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 50 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 de inasistencia fuese igual o superior al 25 por ciento del total, el órgano competente acordará, en idénticos términos a los indicados en el párrafo anterior, la suspensión de la autorización del centro durante 6 meses.

En todo caso, 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.

No podrá solicitarse una nueva autorización de centro por aquellas personas físicas o jurídicas que tuvieran suspendida su autorización, por alguna de las causas previstas en los apartados anteriores.

7

PROGRAMA DE MATERIAS DE LOS CURSOS DE CUALIFICACIÓN INICIAL Y FORMACIÓN CONTINUA DE CONDUCTORES

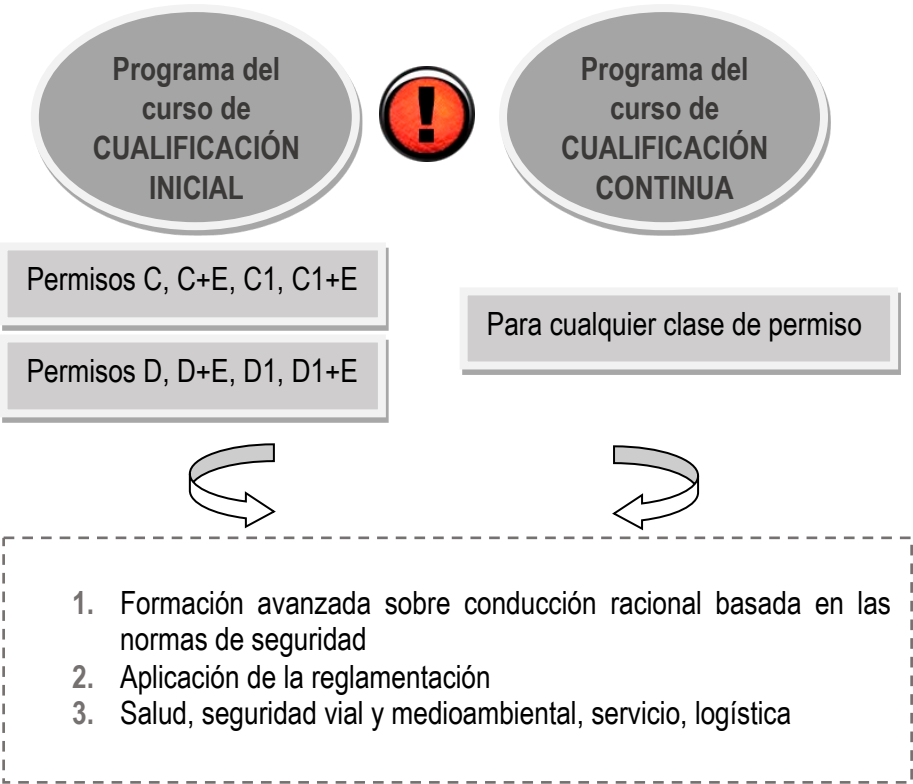
Los conocimientos que se deberán tener en cuenta para la verificación de la cualificación inicial del conductor deberán referirse al menos a las materias enumeradas en el Anexo I del Real Decreto 284/2021 y que se indican a continuación. Los candidatos deberán alcanzar el nivel de conocimientos y de 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.

La duración de los distintos módulos contemplados en el 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.





PROGRAMA DEL CURSO DE CUALIFICACIÓN INICIAL

Permisos C, C+E, C1, C1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad	
1.1 Objetivo: Conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización	
Contenido	Duración
Conocimiento del vehículo. Curvas de par, potencia y consumo específico de un motor. Zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones. Diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades.	20 horas. 4 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula. Si bien hasta un máximo de 5 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 10 horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirá en aula.



1.2 Objetivo: 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	Duración
Neumáticos. Límites de utilización de los frenos y ralentizadores. Utilización combinada de frenos y ralentizadores. 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 de control de tracción (TCS) y los sistemas de vigilancia de los vehículos (IVMS), así como otros dispositivos de automatización o ayuda de la conducción cuya utilización haya sido aprobada.	30 horas. 4 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula. Si bien hasta un máximo de 5 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 11 horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

1.3 Objetivo: Poder optimizar el consumo de carburante

Contenido	Duración
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.	30 horas. 4 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula. Si bien hasta un máximo de 5 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 11 horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

1.3 bis Objetivo: Ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos.

Contenido	Duración
Ser consciente de los diferentes tipo 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 las 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, etc.); reconocer las situaciones de peligro, 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	9 horas de las que tres horas serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirá en aula. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 4 horas, de las que una 1 y 30 minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.



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 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	
2.1 Objetivo: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación	
Contenido	Duración
El tacógrafo. Duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes. Principios, aplicación y consecuencias del Reglamento (UE) 561/2006 y del Reglamento (UE) 165/2014. 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.	30 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de ellas podrá serle impartida 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 doce horas que se impartirán en aula.
3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística	
3.1 Objetivo: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo	
Contenido	Duración
Tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte. Estadísticas de los accidentes de circulación. Implicación de los vehículos pesados. Consecuencias humanas, materiales y económicas.	20 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de ellas podrá serle impartida 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 ocho horas que se impartirán en aula.
3.2 Objetivo: Ser capaz de prevenir la delincuencia y el tráfico de inmigrantes clandestinos	
Contenido	Duración
Información general. Implicaciones para los conductores. Medidas de prevención. Lista de comprobaciones. Legislación sobre la responsabilidad de los transportistas.	2 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.



3.3 Objetivo: Ser capaz de prevenir los riesgos físicos	
Contenido	Duración
Principio ergonómicos ; movimientos y posturas de riesgo, condición física, ejercicios de manipulación y protecciones individuales.	7 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 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 3 horas que se impartirán en aula.
3.4 Objetivo: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental	
Contenido	Duración
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.	9 horas, que se impartirán en aula. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 3 horas que se impartirán en aula.
3.5 Objetivo: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia	
Contenido	Duración
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. Garantizar la seguridad de todos los pasajeros. Reacciones en caso de agresión. Principios básicos de la declaración amistosa de accidente.	10 horas, que se impartirán en aula. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 3 horas que se impartirán en aula.
3.6 Objetivo: Poder adoptar comportamientos que contribuyan a valorar la imagen de marca de una empresa	
Contenido	Duración
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.	7 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.



Formación obligatoria específica para los permisos C,C+E, C1, C1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

1.4 Objetivo: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo

Contenido	Duración
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 se 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.	30 horas de las que 5 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula. Si bien hasta un máximo de 5 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 15 horas de las que 2 horas y 30 minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

2. Aplicación de la reglamentación

2.2 Objetivo: Conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías

Contenido	Duración
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 carga de porte internacional, paso de fronteras, transitorios, y documentos especiales que acompañan a las mercancías.	10 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.



Formación obligatoria específica para los permisos D, D+E, D1, D1+E

2.Aplicación de la reglamentación	
3.Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística	
3.7 Objetivo: Conocer el entorno económico del transporte por carretera de mercancías y la organización del mercado	
Contenido	Duración
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 de transporte, diferentes especializaciones del transporte (cisternas, temperaturas controladas, mercancías peligrosas, transporte de animales, etc.) evolución del sector (diversificación de las prestaciones ofrecidas, ferrocarril-carretera, subcontratación, etc.)	30 horas, que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 3 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 15 horas que se impartirán en aula.
1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.	
1.5 Objetivo : Poder garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros	
Contenido	Duración



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).	15 horas, de las que 2 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula si bien hasta un máximo de 5 de ellas podrá serle impartida 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 7 horas y 30 minutos de las que una hora será de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.
1.6 Objetivo: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo	
Contenido	Duración
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.	15 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 7 horas y 30 minutos de las que una 1 y 30 minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.
2.. Aplicación de la reglamentación	
2.3 Objetivo: Conocer la reglamentación relativa al transporte de viajeros	
Contenido	Duración
Transporte de grupos específicos, equipos de seguridad a bordo del autocar, cinturones de seguridad, carga del vehículo.	10 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.
3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística	
3.8 Objetivo: Conocer el entorno económico del transporte por carretera de viajeros y la organización del mercado	
Contenido	Duración
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.	30 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 3 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 15 horas que se impartirán en aula.

Formación complementaria para los permisos C, C+E, C1, c1+E



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.

Contenido	Duración
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.	24 horas, de las cuales 22 horas se impartirán en aula y 2 horas se impartirán en un lugar adecuado para la realización de prácticas de extinción de incendios.

1.2. Mercancías peligrosas, formación especializada

1.2.1 Módulo 2. Transporte en cisternas y contenedores-cisterna

Contenido	Duración
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.	12 horas, que se impartirán en aula.

1.2.2 Módulo 3. Transporte de materias y objetos explosivos

Contenido	Duración
Disposiciones particulares aplicables al transporte de materias y objetos explosivos; riesgos específicos que presentan las materias y objetos explosivos y	12 horas, que se impartirán en aula.



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.

Contenido	Duración
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.	12 horas, que se impartirán en aula.

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.

Contenido	Duración
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.	20 horas que se impartirán en aula.

3.Módulo 6. Formación sobre sujeción de cargas.

Contenido	Duración
Conocer las normas técnicas nacionales e internacionales relativas a la sujeción de cargas,	8 horas que se impartirán en aula.



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.

Contenido	Duración
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.	12 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.

5.Módulo 8. Formación sobre el tacógrafo digital.

Contenido	Duración
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.	8 horas que se impartirán en aula.

6. Módulo 9. Formación sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Contenido	Duración
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,	8 horas que se impartirán en aula.



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.	
--	--



Formación complementaria para los permisos D, D+E, D1, D1+E

1. 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.	
Contenido	Duración
Normativa nacional y comunitaria del transporte accesible en autobús; el transporte de viajeros con discapacidad; atención a las personas con discapacidad.	10 horas, que se impartirán en aula.
2. Módulo 2. Formación sobre el transporte escolar y de menores.	
Contenido	Duración
Normativa del transporte escolar y de menores; el transporte escolar y de menores; atención a los viajeros durante un transporte escolar o de menores.	10 horas, que se impartirán en aula.
3. Módulo 3. Formación en primeros auxilios.	
Contenido	Duración
Organización de los primeros auxilios; técnicas de primeros auxilios; procesos patológicos (como ahogamientos, hemorragias y shock hipovolémico, quemaduras, fracturas, etcétera); reanimación cardiopulmonar (RCP).	8 horas que se impartirán en aula.
4. Módulo 4. Formación sobre sensibilización y educación vial.	
Contenido	Duración
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.	12 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.



5. Módulo 5. Formación sobre el tacógrafo digital.	
Contenido	Duración
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.	8 horas que se impartirán en aula.
6. Módulo 6. Atención al cliente de transporte de viajeros.	
Contenido	Duración
La comunicación, las relaciones con los demás, protocolo en la atención al cliente.	8 horas que se impartirán en aula.
7. Módulo 7. Atención e información a los viajeros del autobús	
Contenido	Duración
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 horas que se impartirán en aula.
8. Módulo 8. Protocolo de actuación para conductores ante un accidente.	
Contenido	Duración
Normativa nacional que regula la actuación; pautas de actuación básica y elementales de actuación en caso de accidente; breves nociones de actuación sobre heridos.	8 horas que se impartirán en aula.

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 algunos de los conocimientos adquiridos con la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial.



Formación obligatoria para todos los permisos C, C+E, C1, C1+E; D, D+E, D1, D1+E

Módulo 1. Seguridad vial.
Duración:
7 horas que se impartirán en aula
3.1 Objetivo: 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.
3.4 Objetivo: 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:
7 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.
1.2 Objetivo: 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.
1.3 Objetivo: 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.

2.1 Objetivo: 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

7 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.

1.3 bis Objetivo: 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.



3.5 Objetivo: 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

7 horas que se impartirán en aula, si bien 1 hora podrá consistir en prácticas que se impartirán en aula o en un lugar adecuado.

1.4 Objetivo :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

7 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

7 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

7 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

14 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

7 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

7 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

7 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.

1.3 bis Objetivo: 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.

3.5 Objetivo: 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

7 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

14 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

7 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

7 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.

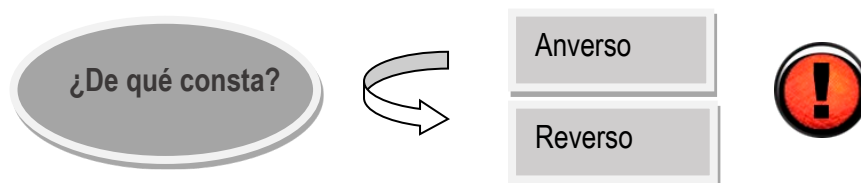
Módulo 9. Protocolo de actuación para conductores ante un accidente

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

TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR (Anexo VI del RD 284/2021)

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.
 - 4. 4a. Fecha de expedición de la tarjeta.
 - 5. 4b. Fecha de expiración de la tarjeta.
 - 6. 4c. Designación de la autoridad que expide la tarjeta (puede imprimirse en el reverso).
 - 7. 4d. Un número distinto del número del permiso de conducción, para uso administrativo (mención facultativa).
 - 8. 5a. Número del permiso de conducción.
 - 9. 5b. Número de serie de la tarjeta.
 - 10. 6. Fotografía del titular.
 - 11. 7. Firma del titular.
 - 12. 8. Residencia, domicilio o dirección postal del titular (mención facultativa).
 - 13. 9. Categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación y de formación continua.
- e) La mención «modelo de las Comunidades Europeas» 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.
- 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 y de formación continua.
10. Código armonizado de la Unión Europea 95, mencionado en el anexo I de la Directiva 2006/12/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 presente 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, croata, 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.

Características de seguridad

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

TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR (ESTADO MIEMBRO)

6. FOTOGRAFÍA

1.

2.

3.

4a.

4b.

4c.

(4d.)

5a.

5b.

7.

(8.)

9.

Reverso

11.

1. Apellidos

2. Nombre

3. Fecha y lugar de nacimiento

4a. Fecha de expedición

4b. Fecha de caducidad administrativa

4c. Expedido por

5a. Número del permiso de conducción

5b. Número de serie de la tarjeta

10. Código comunitario

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	



TEMA

7

MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. <u>Normas específicas sobre el transporte de mercancías peligrosas.</u>	166
1.1.- Normativa especial	
1.2.- Ámbito de aplicación	
1.3.- Definiciones	
1.4.- Normas de circulación	
1.5.- Normas de actuación en caso de avería o accidente	
2. <u>Concepto y clases de mercancías peligrosas.</u>	173
2.1.- Concepto	
2.2.- Clases	
3. <u>Normas sobre operaciones de transporte.</u>	174
3.1.- Miembros de la tripulación	
3.2.- Normas de circulación	
3.3.- Miembro de la tripulación no conductor	
3.4.- Permisos excepcionales y especiales	
4. <u>Autorización especial para los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.</u>	177
4.1.- Requisitos para su expedición	
4.2.- Solicitud de la autorización especial y documentos a presentar	
4.3.- Pruebas a realizar para obtener o prorrogar la autorización	
4.4.- Centros en los que se realizarán las pruebas y los ejercicios prácticos	
4.5.- Convocatorias	
4.6.- Forma de realizar las pruebas, vigencia de las pruebas y calificación	
4.6.1.- Forma de realizar las pruebas	
4.6.2.- Calificación y vigencia de las pruebas y ejercicios	
4.6.3.- Duración de las pruebas	
4.6.4.- Pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización	
4.7.- Vigencia de la autorización especial	
4.8.- Ampliación de la autorización especial	
4.9.- Actuación de la Jefatura Provincial de Tráfico	

1 NORMAS ESPECÍFICAS SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1.1 NORMATIVA ESPECIAL

La **circulación**, entendida como movimiento de vehículos por las vías públicas, por su propia naturaleza lleva implícito un riesgo. Por mucho que se quisiera aproximar a la perfección no existe un tráfico ideal, sin riesgos.



Sin embargo, en ocasiones el riesgo es mayor. Tal ocurre en el caso del transporte de mercancías peligrosas, en que la materia objeto del transporte puede incrementar los daños o causar otros que no se producirían si la materia objeto del transporte fuera otra.

Las características de:

- las materias transportadas,
- el incremento del riesgo y
- la necesidad de proveer a la seguridad vial.

aconsejan una legislación especial que regule el tráfico de las mercancías peligrosas, ya que las normas generales contenidas en la Legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial serían insuficientes.



LEGISLACIÓN

Directiva 2008/68/CE

La **Directiva 2008/68/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Directiva 2010/61/UE

La **Directiva 2010/61/UE** de la Comisión, de 2 de septiembre de 2010, por la que se adaptan por primera vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Directiva 2012/45/UE

La **Directiva 2012/45/UE** de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, por la que se adaptan por segunda vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Real Decreto 97/2014

El **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.

Reglamento de Explosivos

El **Reglamento de Explosivos**, aprobado por Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero.

Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería

El **Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería**, aprobado por Real Decreto 563/2010, de 7 de mayo y derogado por la disposición derogatoria única.a) del Real Decreto 989/2015, de 30 de octubre.

ADR

El **ADR**. Es el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.



Veamos con más detalle el ADR

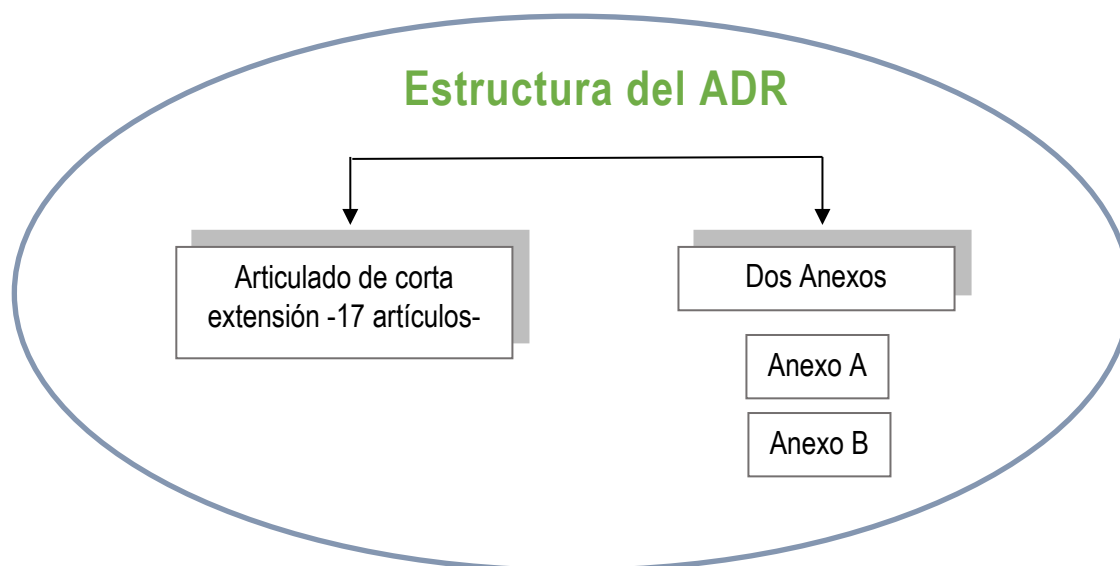
Dicho acuerdo fue firmado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en el seno de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Entró en vigor el 29 de enero de 1968 con la adhesión de cinco países, número necesario para ello. El Acuerdo propiamente dicho se modificó en el Protocolo con la enmienda del artículo 14, párrafo tercero, y fue realizado en Nueva York el 21 de agosto de 1975, entrando en vigor el 19 de abril de 1985.

La Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, ha adoptado los Anexos A y B del ADR, de forma que constituyen la base o el marco de la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas por carretera en el interior de los Estados miembros (transporte nacional). Cierta número de países, que no pertenecen a la Unión Europea, han adoptado los Anexos A y B del ADR como base de sus legislaciones nacionales.



Se trata de un Acuerdo entre Estados por lo que no se nombra ninguna autoridad central encargada de su aplicación. En la práctica, los controles se efectúan por las partes contratantes. Son las autoridades nacionales las que vigilan su cumplimiento y sancionan aplicando su legislación interna.

Cada dos años se publica en el B.O.E. el texto refundido que comprende las últimas modificaciones del ADR que entran en vigor en los años impares, en las fechas indicadas en las propias enmiendas.



ANEXO	Partes	Capítulos
ANEXO A Disposiciones generales y disposiciones relativas a las materias y objetivos peligrosos	Parte 1	Disposiciones generales.
	Parte 2	Clasificación.
	Parte 3	Lista de mercancías peligrosas, disposiciones especiales y exenciones relativa a las cantidades limitadas y a las cantidades exceptuadas.
	Parte 4	Disposiciones relativas a la utilización de los embalajes y de las cisternas.
	Parte 5	Procedimientos de la expedición.
	Parte 6	Disposiciones relativas a la construcción de los envases y embalajes, de los grandes recipientes para granel (GRG (IBC)), de los grandes embalajes y de las cisternas y a las pruebas que deben superar.
	Parte 7	Disposiciones relativas a las condiciones de transporte, la carga, la descarga y la manipulación.
ANEXO B Disposiciones relativas al transporte y a la construcción, equipos y circulación del vehículo que transporte la mercancía en cuestión	Parte 8	Disposiciones relativas a las tripulaciones, al equipamiento y a la explotación de los vehículos y a la documentación.
	Parte 9	Disposiciones relativas a la construcción y a la aprobación de los vehículos.

1.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN

El **Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero**, en su artículo 2.1 establece que las normas del Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por carretera (**ADR**), celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada, **serán de aplicación a los transportes que se realicen íntegramente dentro del territorio español**, con las especialidades relativas a materias y objetos explosivos, disposiciones relativas a las cisternas fijas (vehículos cisternas), cisternas desmontables y baterías de recipientes, normas sobre equipos especiales, tractores agrícolas, recogida de envases o embalajes vacíos y venta en ruta (especialidades recogidas en el anejo 1 del citado Real Decreto).

Asimismo, se aplicarán al transporte interno las normas contenidas en los acuerdos internacionales bilaterales o multilaterales que, conforme a lo dispuesto en el ADR, sean suscritos por España.

Las normas sobre la operación de transporte, actuación en caso de avería o accidente, operaciones de carga y descarga y régimen sancionador serán aplicables al transporte interno e internacional de mercancías peligrosas por carretera dentro del territorio español.

Las normas técnicas sobre vehículos de transporte, envases y embalajes, grandes recipientes para granel, grandes embalajes y contenedores a granel (pulverulentos o granulares) serán aplicables a las empresas establecidas en España o a las que deseen obtener certificaciones de conformidad de tipo u homologaciones de organismos de control españoles o de autoridades españolas.



Las disposiciones que afectan a los consejeros de seguridad serán de aplicación a las empresas establecidas en España a las que les es de aplicación la figura del consejero de seguridad de acuerdo con lo establecido en el ADR y el Real Decreto 97/2014.

Igualmente el artículo 2.5 del citado Real Decreto establece que quedan **excluidos** del ámbito de aplicación del mismo, los transportes de mercancías peligrosas por carretera efectuados con vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas o realizados bajo su responsabilidad. Dichos transportes se regirán por sus normas especiales, incluyendo los tratados internacionales de los que España sea parte, sin perjuicio de las peculiaridades que se establezcan por razón de sus fines y especiales características.

1.3

DEFINICIONES

El Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, en su artículo 3 y a sus efectos recoge las definiciones siguientes:

ADR	⇒	Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada.
Mercancías peligrosas	⇒	Aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas.
Transporte	⇒	El realizado en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, por toda clase de las vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, de carácter privado, cuando el transporte que realicen sea público. Están consideradas como operaciones de transporte las actividades de carga, descarga de las mercancías en los vehículos y la transferencia entre modos de transporte así como las paradas y estacionamientos que se realicen por las circunstancias del transporte.
Expedidor	⇒	La persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte.
Transportista	⇒	La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial.
Cargador-descargador	⇒	La persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía.
Vehículo	⇒	Medio de transporte dotado de motor, destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 kilómetros por hora, así como cualquier remolque o semirremolque cuando transporten mercancías peligrosas, con excepción de los vehículos que circulen sobre railes, la maquinaria móvil y los tractores forestales y agrícolas que no alcancen una velocidad de diseño superior a 40 kilómetros por hora.



Para el resto de expresiones utilizadas en el Real Decreto 97/2014, se aplicarán las definiciones y términos que aparecen en el texto del ADR vigente en cada momento.

1.4 NORMAS DE CIRCULACIÓN

Serán aplicables al transporte de mercancías peligrosas las normas establecidas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sobre conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas. Y, en concreto, los artículos 20 a 28 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, así como las consecuencias penales que puedan derivarse por su incumplimiento. Asimismo, serán de aplicación a los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas las normas que, sobre límites de velocidad, establece la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Dirección General de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación, el control y la vigilancia de la circulación podrán fijar **restricciones a la circulación** de vehículos que transporten mercancías peligrosas, en virtud de lo dispuesto en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación.

Los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar los **itinerarios** que se establezcan en las disposiciones previstas en el apartado anterior, accediendo o abandonando estos itinerarios por la entrada o salida más próxima a los lugares de carga, descarga, base de empresa, taller de reparaciones, o para efectuar los descansos diario o semanal.

1.5 NORMAS DE ACTUACIÓN EN CASO DE AVERÍA O ACCIDENTE

De acuerdo con el artículo 20 del Real Decreto 97/2014, en caso de que un vehículo que transporte mercancías peligrosas, a causa de una avería o accidente, no pueda continuar su marcha se actuará de la siguiente forma:

Actuación de los miembros de la tripulación



Los miembros de la tripulación tomarán inmediatamente las medidas que se determinen en las instrucciones escritas según el ADR y adoptarán aquellas otras que figuran en la legislación vigente. Seguidamente se procederá a informar de la avería o accidente al teléfono de emergencia que corresponda, de acuerdo con la relación que, a tal efecto, se publica, con carácter periódico, en el «Boletín Oficial del Estado» mediante Resolución de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. Posteriormente, y siempre que sea posible, se comunicará también a la empresa transportista y a la empresa expedidora, identificadas como tales en la carta de porte o documentos de transporte.

En caso de imposibilidad de actuación de los miembros de la tripulación



En este supuesto, la autoridad o su agente más cercano o el servicio de intervención que ha recibido la información inicial del hecho (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Fuerzas y Cuerpos de seguridad, Bomberos, Cruz Roja, etc.), se asegurará, a través de los mecanismos y protocolos establecidos, de que sean informados los responsables en materia de tráfico y seguridad vial, y el Centro de Coordinación Operativa designado en el correspondiente plan de la Comunidad Autónoma o, en su defecto, las Delegaciones/Subdelegaciones del Gobierno de la provincia en la que el suceso se produzca, llamando a los números de teléfono que se publican, con carácter periódico, en el Boletín Oficial del Estado mediante Resolución de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, para que, en cada caso, se adopten las medidas de prevención o protección que resulten más adecuadas, contando para ello con lo dispuesto en las fichas de intervención de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

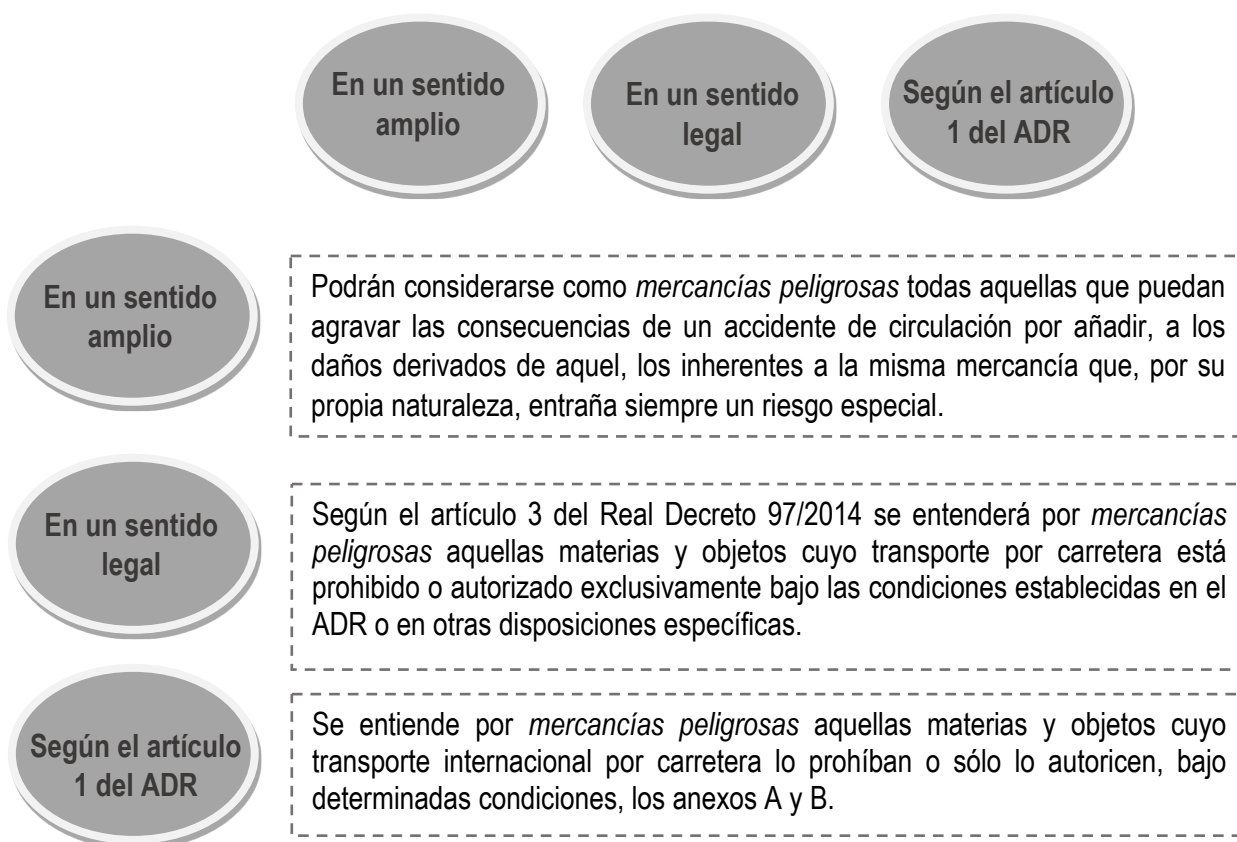
La **comunicación** a que se refieren los apartados anteriores se efectuará por el medio más rápido posible e incluirá, los siguientes datos:

- Localización del suceso.
- Estado del vehículo implicado y características del suceso.
- Datos sobre las mercancías peligrosas transportadas.
- Existencia de víctimas.
- Condiciones meteorológicas.
- Otras circunstancias que se consideren de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

2 CONCEPTO Y CLASES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

2.1 CONCEPTO

No es fácil dar un concepto de mercancías peligrosas. Veamos varias definiciones:



2.2 CLASES

Según el ADR las **clases de mercancías** peligrosas son las siguientes:

CLASES	Qué incluyen
Clase 1	Materias y objetos explosivos
Clase 2	Gases
Clase 3	Líquidos inflamables
Clase 4.1	Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas, materias que polimerizan y materias sólidas explosivas desensibilizadas.
Clase 4.2	Materias que pueden experimentar inflamación espontánea
Clase 4.3	Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables
Clase 5.1	Materias comburentes
Clase 5.2	Peróxidos orgánicos
Clase 6.1	Materias tóxicas
Clase 6.2	Materias infecciosas
Clase 7	Materias radiactivas
Clase 8	Materias corrosivas
Clase 9	Materias y objetos peligrosos diversos

3 NORMAS SOBRE OPERACIONES DE TRANSPORTE

3.1 MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

De acuerdo con el artículo 4 del Real Decreto 97/2014, las empresas transportistas adoptarán las medidas precisas para que los vehículos cumplan las condiciones reglamentarias y para que los miembros de la tripulación sean informados sobre las características especiales de los vehículos y tengan la formación exigida en la normativa vigente.

Para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, cuando así lo requieran las disposiciones del ADR, se exigirá una autorización administrativa especial que habilite para ello, conforme a lo dispuesto en los artículos 25 y siguientes del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

3.2 NORMAS DE CIRCULACIÓN



De acuerdo con lo establecido en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación, el control y la vigilancia de la circulación podrá fijar restricciones a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Deberá contar para ello con el informe previo del Consejo Superior de Seguridad Vial, que dictaminará la procedencia de las medidas y propondrá las modificaciones que se estimen oportunas para lograr la indispensable coordinación interterritorial en esta materia, salvo en casos imprevistos o por circunstancias excepcionales.

Los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar los **itinerarios** que se establezcan en las disposiciones previstas en el apartado anterior.



Asimismo, cuando existan *itinerarios coincidentes* por autopista, autovía o plataforma desdoblada para ambos sentidos de circulación, en todo o parte del recorrido, deberán seguirlos obligatoriamente, salvo en aquellos tramos que sean objeto de las restricciones a que se refiere el punto anterior.

Cuando existan *circunvalaciones, variantes o rondas exteriores* a las poblaciones deberán utilizarlas inexcusablemente, y siempre la más externa, en su caso, al casco urbano. Tales vías deberán estar debidamente señalizadas para la circulación de esto

Por las fuerzas de vigilancia encargadas de la regulación y control del tráfico se adoptarán las medidas oportunas tendentes a que se lleve a efecto lo establecido en el presente artículo, desviando y encauzando la circulación de estos vehículos por los itinerarios que se consideren más idóneos en cada momento, tanto desde el punto de vista de la seguridad vial como de la fluidez del tráfico.

Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación al transporte de mercancías peligrosas realizado de acuerdo con alguna de las exenciones recogidas en el ADR, salvo que, por motivos de seguridad, la autoridad competente considere que las citadas restricciones sean aplicadas también a estos transportes exentos.



3.3 MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN NO CONDUCTOR

Cuando la operación de transporte precise, además, personal distinto del conductor a bordo del vehículo, la empresa por cuya cuenta actúa acreditará documentalmente que ha recibido la formación adecuada para la operación que se le ha encomendado.

3.4 PERMISOS EXCEPCIONALES Y ESPECIALES

La Dirección General de Transporte Terrestre o el órgano competente de las Comunidades Autónomas o de las Ciudades de Ceuta y Melilla, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, establecerá los criterios referentes a la obtención de permisos excepcionales para aquellas mercancías no incluidas en el ADR, cuyo transporte pueda implicar especiales riesgos por razón de su innovación tecnológica, de la carga o de su ordenación, que se completarán con las instrucciones que, con respecto a la circulación, proceda dictar por la autoridad competente en materia de tráfico y seguridad vial.

Los transportistas que hayan de utilizar tramos de carretera o vías urbanas, que estén sometidos a restricciones o prohibiciones de circulación para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, deberán solicitar permiso especial del órgano administrativo que las estableció, previa justificación de su necesidad, con indicación del calendario, horario, itinerario, necesidad de acompañamiento, en su caso, y demás circunstancias específicas, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación.

La Dirección General de Transporte Terrestre o, en su caso, los órganos competentes de las Comunidades Autónomas o de las Ciudades de Ceuta y Melilla podrán autorizar excepcionalmente, previo informe favorable de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, el transporte de mercancías peligrosas prohibidas por el ADR o el transporte realizado en condiciones diferentes de las previstas en el ADR, en la medida en que esos transportes sean claramente definidos y de duración limitada. Estas autorizaciones se completarán con las instrucciones que, con respecto a la circulación, proceda dictar por las autoridades competentes en materia de tráfico y seguridad vial.

A estos efectos, los interesados en obtener estas autorizaciones deberán presentar ante el órgano competente una solicitud acompañada de un estudio técnico que la justifique, que deberá completarse, a petición de dicho órgano, con los documentos y estudios que, en su caso, se estimen pertinentes. El procedimiento para el otorgamiento de estas autorizaciones se adecuará a lo dispuesto en la normativa internacional y, en su defecto a la Ley 39/2015, de 26 de noviembre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.



4 AUTORIZACIÓN ESPECIAL PARA LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS

El conductor de vehículos que transporten mercancías peligrosas requiere una **formación y cualificación profesional especiales**.

RAZONES

- Si toda conducción implica el riesgo, el hecho de conducir un vehículo que transporta mercancías peligrosas entraña un riesgo añadido, potencial, latente, un riesgo mayor que el de conducir vehículos que transporten carga de otra naturaleza.
- Los vehículos utilizados en el transporte, generalmente cisternas o contenedores-cisterna, están sometidos a unas normas especiales en cuanto a su carga, descarga, señalización y otras que no se exigen a los demás vehículos.
- Además, su conducción requiere una cierta pericia y experiencia, pues en circulación estos vehículos están sometidos a una serie de fuerzas laterales y longitudinales que obligan al conductor a adoptar correcciones instantáneas y súbitas en los mandos de dirección y frenado, lo que requiere una habilidad especial y una atención más concentrada.

En la vía, por otra parte, es necesario imponer restricciones a la circulación de mercancías peligrosas, restricciones que no afectan a los conductores de los demás vehículos.



Por estas razones, los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas **requieren**:

- Una experiencia en la conducción.
- Una formación especial que les capacite y sensibilice sobre los peligros que conlleva el transporte de estas mercancías y sobre cómo han de actuar durante la conducción y en caso de emergencia.
- Un comportamiento adecuado como conductor.
- Una organización especial de su trabajo para que la conducción se desarrolle en todo momento con las debidas garantías de seguridad, evitando que las muchas horas de volante puedan menoscabar esa seguridad (tiempos de conducción y descanso).





El artículo 25 del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, dispone que 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.

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.

4.1 REQUISITOS PARA SU EXPEDICIÓN

De conformidad con lo establecido en el artículo 26 del Reglamento General de Conductores, para obtener la autorización especial deberán cumplirse los siguientes requisitos:

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) del Reglamento General de Conductores. Es decir, las del grupo 2 que comprenden de las clases C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D o D + E del permiso de conducción.
- f) Tener la residencia normal en España.



4.2 SOLICITUD DE LA AUTORIZACIÓN ESPECIAL Y DOCUMENTOS A PRESENTAR



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 a continuación (ver el anexo III.G.1 del Reglamento General de Conductores).

- a) **Número 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 x 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) **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.
- e) **Informe de aptitud psicofísica** emitido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado, 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) del Reglamento General de Conductores. (C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E).

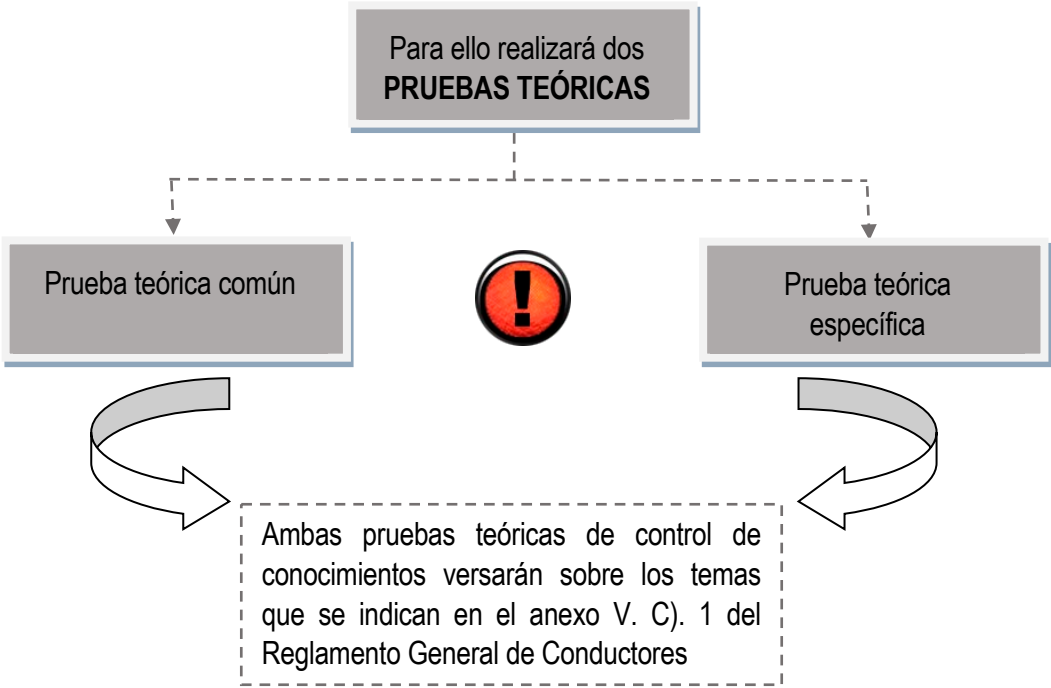
La autorización original deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, cuando proceda, al concederse la ampliación solicitada y previamente a la entrega de esta.





4.3 PRUEBAS A REALIZAR PARA OBTENER O PRORROGAR LA AUTORIZACIÓN

Según el artículo 63 del Reglamento General de Conductores, todo conductor que solicite la autorización administrativa especial o su ampliación, deberá **demostrar** que posee los conocimientos razonados, la comprensión y las aptitudes necesarias para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.



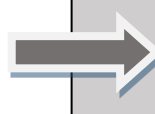
Según el citado anexo, el contenido de la **prueba teórica común** de control de conocimientos versará sobre los siguientes temas

- 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.

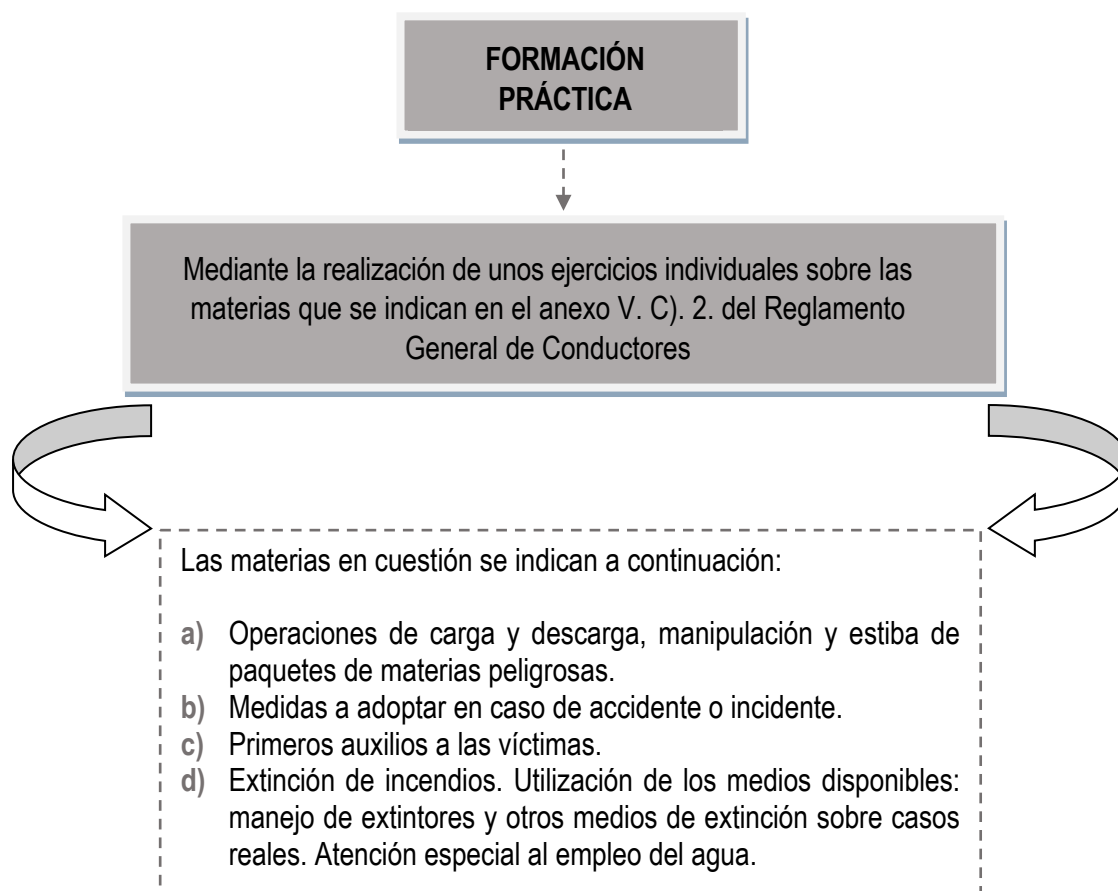
Además de la prueba teórica común que se indica en el punto anterior, todo conductor que solicite la autorización especial deberá poseer una formación teórica especializada y deberá realizar una **prueba teórica específica** de control de conocimientos, conforme se expresa a continuación:

1. 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. 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. 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.

 Para poder realizar las pruebas teóricas específicas será necesario **haber superado la prueba teórica común.**

Según el artículo 64 del mismo Reglamento, 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. del Reglamento General de Conductores.



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.

Los conductores de vehículos que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias de las clases 1 o 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.

4.4 CENTROS EN LOS QUE SE REALIZARÁN LAS PRUEBAS Y LOS EJERCICIOS PRÁCTICOS

De acuerdo con el artículo 65 del vigente Reglamento General de Conductores, 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.

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 del distintivo luminoso de preseñalización de peligro, se realizarán en conexión con la formación teórica, en el aula donde se impartan las clases teóricas.

4.5 CONVOCATORIAS

Según establece el artículo 66 del vigente Reglamento General de Conductores 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.

Las fechas de los ejercicios prácticos individuales que no puedan realizarse en el aula (tales como los de primeros auxilios y utilización del distintivo luminoso de preseñalización de peligro), en conexión con la formación teórica, serán fijadas, a petición del Director del centro de formación, por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.



4.6 FORMA DE REALIZAR LAS PRUEBAS, VIGENCIA DE LAS PRUEBAS Y CALIFICACIÓN

4.6.1 Forma de realizar las pruebas

De acuerdo con el artículo 67 del Reglamento General de Conductores, 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 del Reglamento General de Conductores. De acuerdo con este anexo, 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.

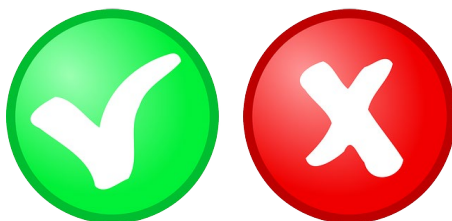
Las preguntas podrán tener un grado variable de dificultad y se les podrá asignar una evaluación diferente.

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.



4.6.2 Calificación y vigencia de las pruebas y ejercicios

Según el artículo 68 del Reglamento General de Conductores, 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 del Reglamento General de Conductores.



De acuerdo con este anexo, para ser declarado apto en las pruebas de control de conocimientos, 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.

QUIÉNES lo califican

- 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.

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.

DECLARACIÓN de aptitud

- 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.



4.6.3 Duración de las pruebas

Según el artículo 69 del Reglamento General de Conductores, 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 del Reglamento General de Conductores.



De acuerdo con el citado anexo, el tiempo destinado a la realización de las pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica 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 las pruebas de control sobre formación práctica, será el necesario para que cada uno de los conductores aspirantes los realice individualmente, con eficacia y seguridad.

4.6.4 Pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización

Las normas establecidas anteriormente 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**.



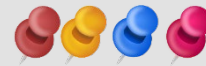
El nuevo período de vigencia de la autorización especial comenzará a partir de las fechas indicadas en el apartado 4.8 del presente tema (artículo 28.4 del Reglamento General de Conductores).

4.7 VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN ESPECIAL

La autorización especial para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas tendrá un período de vigencia de **cinco años**.

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 del Reglamento General de Conductores.

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 del titular, un curso de formación inicial básico.
- c) 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.
- d) Superar las pruebas correspondientes al curso realizado, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II del Reglamento General de Conductores.

Cuando se haya realizado el curso y superado las pruebas correspondientes a que se refieren los párrafos b) y c) del apartado anterior **dentro de 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 los doce meses, 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.

A la solicitud de **prórroga** de la vigencia de la autorización en el modelo oficial suscrito por el interesado, se acompañarán los siguientes documentos (ver anexo III.G).2 del Reglamento General de Conductores):





DOCUMENTOS

- a) 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.
- b) Declaración por escrito de no hallarse privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores.
- c) 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.
- d) Fotocopia de la autorización que se pretende prorrogar.
- e) Informe de aptitud psicofísica emitido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado, 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), es decir, cuando el solicitante sea titular de un permiso de conducción en vigor de alguna de las siguientes clases: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E.
 -
- f) El documento que se indica en el apartado A).1 párrafo a) (DNI o NIE), en el caso de que no existan antecedentes.

La autorización original deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, al concederse la prórroga solicitada y previamente a la entrega de la nueva autorización.



4.8 AMPLIACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN ESPECIAL

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 del Reglamento General de Conductores.

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.



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 del Reglamento General de Conductores.
- d) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.

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.

A la **solicitud de ampliación** de la autorización especial suscrita por el interesado, se acompañarán los siguientes documentos (anexo III.G).3 del Reglamento General de Conductores):





DOCUMENTOS

- a) 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.
- b) Declaración por escrito de no hallarse privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores.
- c) 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.
- d) Fotocopia de la autorización especial que posea el interesado.
- e) El documento que se indica en el apartado A).1 párrafo a) (DNI o NIE) del Reglamento General de Conductores, en el caso de que no existan antecedentes del interesado en el Registro de conductores e infractores.

La autorización original deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, al concederse la ampliación solicitada y previamente a la entrega de la nueva autorización.

4.9 ACTUACIÓN DE LA JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO

La Jefatura provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud de obtención, ampliación o prórroga de vigencia de la autorización especial, previas las actuaciones que en cada caso procedan y la superación de las pruebas y ejercicios correspondientes, concederá o denegará lo solicitado.



EJERCICIO DE AUTOEVALUACIÓN 1

1. Ordena las infracciones que se presentan a continuación según sean muy graves, graves y leves:

La **venta de billetes** para servicios no autorizados de transporte de viajeros.

El **trato desconsiderado** de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.

La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación.

2. Selecciona en la columna de la derecha la característica que más define la Categoría de vehículos M:

CATEGORÍA M

Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías.

Remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas.

Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje.

3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- Camión. 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.
- Furgón o furgoneta. Es el carruaje destinado a transportar cargas o fardos muy pesados.



4. ¿Qué clase de permiso de conducir permite conducir camiones con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos?

- a) Permiso de la clase C-1.
- b) Permiso de la clase B.
- c) Permiso de la clase C.

5. Selecciona qué permiso es el exigido para conducir este tipo de autobuses:

Para conducir 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, se requiere el **permiso** _____.

- a) de la clase D1+E.
- b) de la clase D1.
- c) de la clase D+E.

6. Según el ADR, ¿qué clase de mercancías peligrosas incluye las materias y objetos explosivos?

- a) Clase 1
- b) Clase 4.1
- c) Clase 9

7. Estarán exentos de la obligación de cualificación inicial los conductores que sean titulares del permiso de conducción de la categoría B.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

8. ¿A qué tipo de frenado nos estamos refiriendo cuando es el que está utilizando las fuerzas que provoca el acercamiento del vehículo remolcado al tractor?

- a) Automático.
- b) Por inercia.
- c) Semicontinuo.



9. ¿Qué accesorios/repuestos/herramientas están obligados a llevar los autobuses según el Anexo XII del Reglamento General de Vehículos?
- Chaleco reflectante de alta visibilidad.
 - Equipo homologado de extinción de incendios.
 - Un dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16.
 - Todas las anteriores son correctas.
10. Si tenemos en cuenta un vehículo de categoría: Remolques de la categoría O1 ¿qué tipo de función de frenado está obligado a llevar?

Remolques de la categoría O1

Dispositivos de frenado de servicio, de estacionamiento y automático en caso de desenganche.

Suficiente con un enganche secundario tipo cadena, cable, etc., que impida que la barra de acoplamiento toque el suelo.

Dispositivos de frenado de servicio y de estacionamiento, el dispositivo antibloqueo y el dispositivo de frenado automático en caso de desenganche.

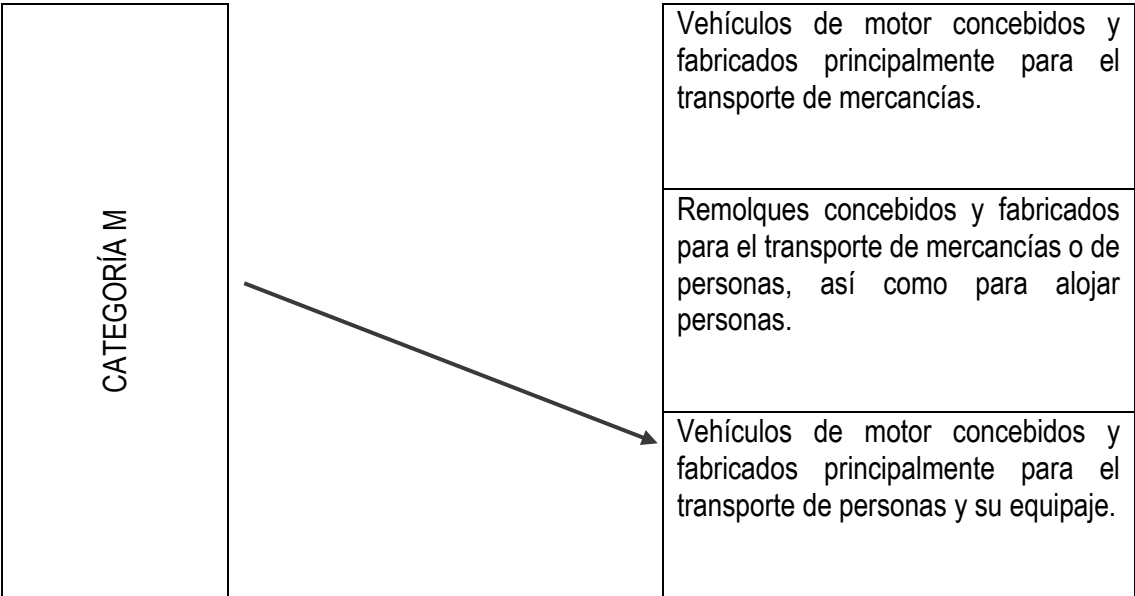


SOLUCIÓN EJERCICIO AUTOEVALUACIÓN 1

1. Ordena las infracciones que se presentan a continuación según sean muy graves, graves y leves:

La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación. MUY GRAVE
La venta de billetes para servicios no autorizados de transporte de viajeros. GRAVE
El trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros. LEVE

2. Selecciona en la columna de la derecha la característica que más define la Categoría de vehículos M:



3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- Camión. 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. **FALSA**

Camión. Es el carruaje destinado a transportar cargas o fardos muy pesados.

- Furgón o furgoneta. Es el carruaje destinado a transportar cargas o fardos muy pesados. **FALSA**

Furgón o furgoneta. 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.



4. ¿Qué clase de permiso de conducir permite conducir camiones con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos?

b) Permiso de la clase B.

5. Selecciona qué permiso es el exigido para conducir este tipo de autobuses:

Para conducir 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, se requiere el **permiso** _____.

a) de la clase D1+E.

6. Según el ADR, ¿qué clase de mercancías peligrosas incluye las materias y objetos explosivos?:

a) Clase 1.

7. Estarán exentos de la obligación de cualificación inicial los conductores que sean titulares del permiso de conducción de la categoría B.

b) Falso.

Según el artículo 3 del RD 284/2021, estarán exentos de la obligación de cualificación inicial los conductores que sean titulares de los siguientes permisos de conducción:

- 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.
- 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.

8. ¿A qué tipo de frenado nos estamos refiriendo cuando es el que está utilizando las fuerzas que provoca el acercamiento del vehículo remolcado al tractor?

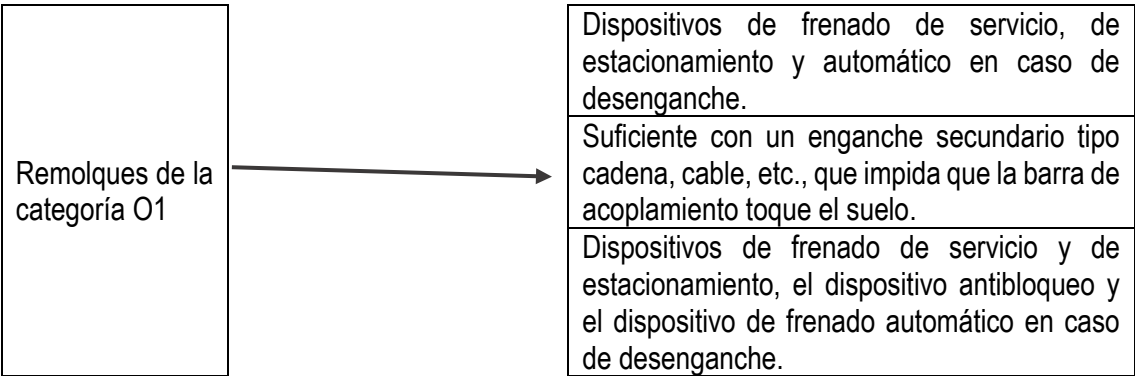
b) Por inercia



9. ¿Qué accesorios/repuestos/herramientas están obligados a llevar los autobuses según el Anexo XII del Reglamento General de Vehículos?:

d) Todas las anteriores son correctas

10. Si tenemos en cuenta un vehículo de categoría: Remolques de la categoría O1 ¿qué tipo de función de frenado está obligado a llevar?:



TEMA

8

TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES

1. <u>Transporte escolar y de menores</u>	198
1.1.- Concepto	
1.2.- Clases	
1.3.- Autorizaciones de transporte	
2. <u>Acompañante</u>	200
3. <u>Vehículos</u>	201
3.1.- Requisitos generales	
3.1.1.- Antigüedad máxima	
3.1.2.- Características técnicas de los vehículos	
3.2.- Inspección técnica de vehículo	
3.3.- Distintivo	
4. <u>Condiciones de los viajes</u>	210
4.1.- Duración máxima del viaje	
4.2.- Itinerario y paradas	
4.3.- Prohibición de fumar. Tasas de alcohol	
5. <u>Seguros</u>	212
6. <u>Limitación de velocidad</u>	213
7. <u>Obligaciones de la entidad organizadora del transporte</u>	213
8. <u>Infracciones y sanciones</u>	214

1 TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES

Las modificaciones normativas producidas en materia de ordenación de los transportes terrestres y de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como las nuevas normas sobre condiciones técnicas de los vehículos han afectado directamente al **transporte escolar y de menores regulado** por el Real Decreto 2296/1983, de 25 de agosto, sobre tráfico y circulación de vehículos escolares y de menores.

Con objeto de adaptar esta materia a la situación actual se ha dictado el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, que es la norma básica por la que se regula esta clase de transporte y que deroga expresamente el ya citado Real Decreto 2296/1983.

1.1 CONCEPTO



Tanto el **transporte escolar en sentido estricto** (los viajes diarios entre el domicilio y la escuela) como el **transporte de menores** (o viajes extraordinarios de carácter ocasional realizados por grupos de menores de edad, sea o no en relación con su condición de escolares), se regula en dicho Real Decreto.

Las estadísticas demuestran que es precisamente el transporte de menores, realizado con fines culturales, deportivos, recreativos y otros de naturaleza análoga, el que, pese a realizarse con carácter ocasional, conlleva una peligrosidad superior a la de los viajes diarios entre el domicilio y el centro de enseñanza.

Las **normas** contenidas en el Real Decreto 443/2001 se aplican, de acuerdo con su artículo 1:

- a) A los **transportes públicos regulares de uso especial de escolares** por carretera, cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar. (Art.1 a) RD. 443/2001).
- b) A aquellas expediciones de **transportes públicos regulares de viajeros de uso general** por carretera en que la mitad, o más, de las plazas del vehículo hayan sido previamente reservadas para viajeros menores de dieciséis años. (Art.1 b) RD. 443/2001).
- c) A los **transportes públicos discrecionales** de viajeros en autobús, cuando tres cuartas partes, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años. (Art.1 c) RD. 443/2001).
- d) A los **transportes privados complementarios** de viajeros por carretera, cuando la tercera parte, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años. (Art.1. d) RD 443/2001).

1.2 CLASES



Por su FINALIDAD

- **Transporte escolar.** Tiene por finalidad el transporte de los escolares desde su domicilio o lugar convenido al centro escolar y viceversa.
- **Transporte de menores.** Tiene por objeto el transporte de los menores con fines extraescolares (excursiones, acontecimientos deportivos, culturales, viajes de fin de curso, etc.).

Por la NATURALEZA del servicio

- **Transporte público.** Realizado por cuenta ajena, mediante la correspondiente remuneración.
- **Transporte de servicio privado complementario.** Efectuado con vehículos propiedad del centro de enseñanza y exclusivamente para sus alumnos.

Por su ÁMBITO espacial

- **Transporte urbano.** Se desarrolla dentro de poblado.
- **Transporte interurbano.** Cuando discurre por vías interurbanas.

Por la MODALIDAD del contrato

- Servicio realizado en vehículos **destinados única y exclusivamente al transporte escolar.**
- Servicio **contratado con empresas concesionarias de líneas regulares de viajeros**, con reserva expresa de plazas.

El mencionado Real Decreto, con el ánimo de conseguir una mayor seguridad en el transporte escolar y de menores, contiene una serie de normas aplicables a los distintos elementos que intervienen en la realización del servicio. Dichas normas se refieren, fundamentalmente:

- elementos personales (conductores, acompañantes, transportistas, contratantes),
- elementos materiales (vehículos),
- velocidad,
- paradas,
- duración del viaje y
- seguros.



1.3 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

De acuerdo con el artículo 2 del RD 443/2001, el transporte escolar y de menores sólo podrá ser realizado por aquellas **empresas** que cuenten con la correspondiente concesión o autorización administrativa que, conforme a lo dispuesto en las normas de ordenación de los transportes terrestres, habilite para llevar a cabo el transporte regular o discrecional de que en cada caso se trate.

Para el otorgamiento de la preceptiva autorización de transporte regular de uso especial para la realización de los transportes incluidos en el párrafo a) del apartado 1.1 anterior se exigirá, en todo caso, que el transportista solicitante acredite el cumplimiento de los requisitos de antigüedad, características técnicas, inspección técnica de los vehículos y seguros (requisitos regulados en los artículos 3, 4, 6 y 12 del RD 443/2001), junto con los demás que resulten exigibles por razones de ordenación del transporte, con especial atención a todos aquellos destinados a garantizar un mayor nivel de seguridad en el transporte.

2 ACOMPAÑANTE

Será obligatoria la presencia a bordo del vehículo durante la realización del transporte de, al menos, una persona mayor de edad idónea (distinta del conductor) **acreditada** por la entidad organizadora del servicio, salvo que expresamente se hubiera pactado que la acredite el transportista, que conozca el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, encargada del cuidado de los menores durante su transporte y las operaciones de acceso y abandono del vehículo, así como, en su caso, de la recogida y acompañamiento de los alumnos desde y hasta el interior del recinto escolar en los siguientes supuestos:

- a) En los **transportes incluidos en el párrafo a) del apartado 1.1 anterior**, cuando así se especifique en la correspondiente autorización de transporte regular de uso especial y, en todo caso, siempre que se transporten alumnos de centros de educación especial, debiendo, en este supuesto, contar el acompañante con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado de necesidades educativas especiales.
- b) En los **transportes incluidos en el párrafo c) del apartado 1.1 anterior**, siempre.
- c) En los **transportes incluidos en el párrafo d) del apartado 1.1 anterior**, cuando se transporten alumnos de centros de educación especial o se trate de transportes cuyo origen y destino sean distintos del domicilio de los menores o del centro docente en que cursan estudios.
- d) En **cualquiera de los transportes incluidos en el apartado 1.1 anterior realizados en autobús**, cuando, al menos, el 50 por 100 de los viajeros sean menores de 12 años.



El acompañante deberá ocupar plaza en las inmediaciones de la puerta de servicio central o trasera.

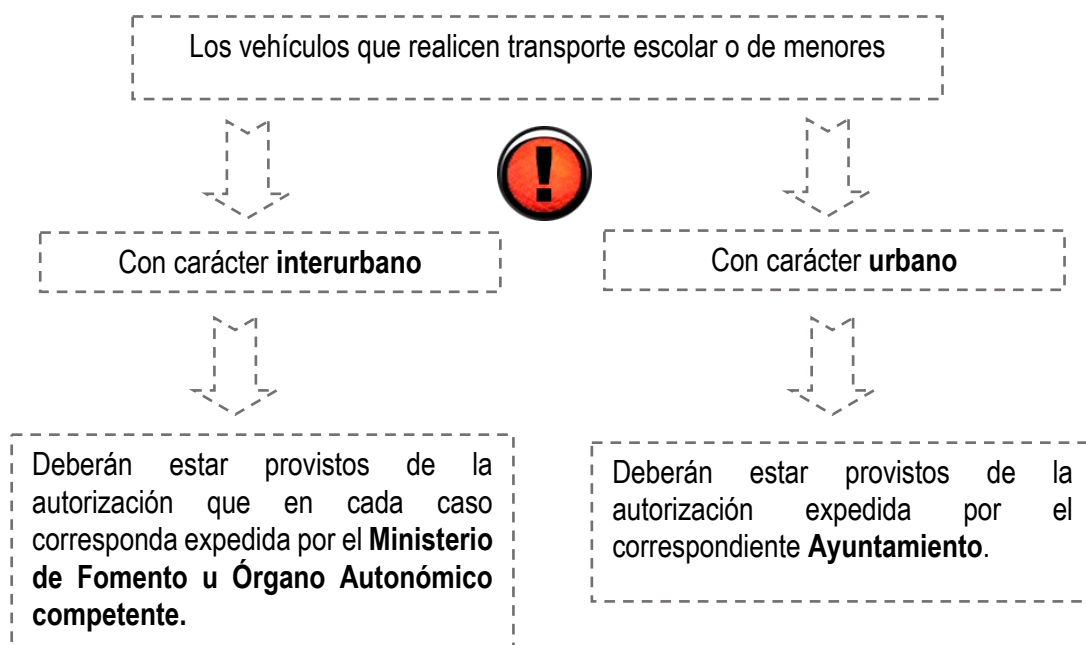
En los casos en que, conforme a lo previsto en el apartado anterior, resulte obligatoria la presencia de un acompañante, no podrá realizarse el transporte sin que este se encuentre a bordo del vehículo, salvo que la no realización del transporte implicase un riesgo mayor para los menores. No obstante, la reiteración de esta circunstancia podrá ser considerada como incumplimiento del contrato. El transportista será **responsable** del cumplimiento de esta obligación con independencia de a quién corresponda aportar el acompañante conforme a lo que se hubiere especificado en el correspondiente contrato.

La acreditación del acompañante por la entidad organizadora del servicio no supone necesariamente relación laboral con la misma.

3 VEHÍCULOS

El Anexo II.C del Reglamento General de Vehículos, al clasificar los vehículos por criterios de utilización, distingue:

- el vehículo **escolar** que es el destinado exclusivamente para el transporte de escolares y
- el vehículo **escolar no exclusivo** que es el vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.



Para la concesión de dicha autorización, los vehículos deben reunir una serie de requisitos.

3.1 REQUISITOS GENERALES

3.1.1 Antigüedad máxima



El artículo 3 del RD 443/2001 establece que, como regla general, sólo podrán prestarse los servicios comprendidos en el párrafo a) del apartado 1.1 anterior, y adscribirse, en su caso, a las autorizaciones de **transporte regular de uso especial**, aquellos vehículos que no superen, al inicio del curso escolar, la antigüedad de **diez años**, contados desde su primera matriculación.

No obstante, se admitirá la adscripción de vehículos de antigüedad superior, siempre que se cumplan conjuntamente los siguientes **requisitos**:



No obstante, se admitirá la adscripción de vehículos de antigüedad superior, siempre que se cumplan conjuntamente los siguientes **requisitos**:

- a) Que el vehículo no rebase la antigüedad de dieciséis años, contados desde su primera matriculación, al inicio del curso escolar.
- b) Que el solicitante acredite que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte, o bien presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares.

Los transportes de escolares y de menores (que realicen transporte público regular de uso general, público discrecional o privado complementario) no podrán ser realizados por vehículos cuya antigüedad al comienzo del curso escolar, contada desde su primera matriculación o puesta en servicio, sea superior a dieciséis años.

A efectos del cómputo de antigüedad se considerará el día 1 de septiembre como fecha de inicio del curso escolar.

De conformidad con lo establecido en la Disposición adicional cuarta del RD 443/2001:

En las Comunidades Autónomas de las **Illes Balears** y de **Canarias** y en las ciudades de **Ceuta** y **Melilla**, no serán de aplicación las normas sobre antigüedad de los vehículos (que realicen transporte público regular de uso general, público discrecional o privado complementario), pudiendo prestarse los

servicios comprendidos en el párrafo a) del apartado 1.1 anterior con vehículos que cumplan, una de las dos condiciones siguientes:

CONDICIONES

1. Tener una antigüedad inferior a diez años al inicio del curso escolar, computados desde su primera matriculación.
2. Tener una antigüedad superior a diez años e inferior a dieciocho años al inicio del curso escolar, computados desde su primera matriculación, siempre que el vehículo haya estado dedicado al transporte escolar en la misma empresa desde antes de los diez años y haya pasado de forma satisfactoria una inspección técnica en los términos previstos reglamentariamente.

En ambos casos se considerará el día *1 de septiembre* como fecha de inicio del curso escolar.

3.1.2 Características técnicas de los vehículos

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, los vehículos que se utilicen para los transportes objeto del citado Real Decreto deberán estar **homologados** como correspondientes a la **categoría M**.

Los vehículos que se utilicen en la prestación de estos servicios (cualquier vehículo de los incluidos en el párrafo 1.1 de este tema) cumplirán, además de otras que, en su caso, pudieran venir establecidas con carácter general en la legislación vigente, las siguientes prescripciones técnicas de acuerdo con las especificaciones que pudieran realizarse reglamentariamente:

Categoría M1

Categoría
M2 y M3





CARACTERÍSTICAS QUE TIENEN QUE CUMPLIR LOS VEHÍCULOS DE LA **CATEGORÍA M1**:

- a) Deberán llevar un equipo homologado de extinción de incendios.
- b) Únicamente se podrá transportar una persona por plaza.
- c) Estarán dotados de un dispositivo luminoso con señal de emergencia, que cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el artículo 15 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que deberá ponerse en funcionamiento en los puntos de parada, tanto de día como de noche, mientras los viajeros entren o salgan del vehículo.

CARACTERÍSTICAS QUE TIENEN QUE CUMPLIR LOS VEHÍCULOS DE LAS **CATEGORÍAS M2 Y M3**:

VEHÍCULOS

- Los vehículos de un solo piso con más de 22 plazas y pertenecientes a las clases II y III, según el Reglamento CEPE/ONU número 107, estarán homologados de conformidad con lo que se establece en el Reglamento CEPE/ONU número 66 sobre resistencia de la superestructura de vehículos de gran capacidad.
- **No podrán utilizarse autobuses de dos pisos**, entendiéndose como tales aquellos en los que los espacios destinados a viajeros están dispuestos, al menos en una parte, en dos niveles superpuestos, excepto cuando hubieran sido homologados según el Reglamento CEPE/ONU 107.

ASIENTOS

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.

El **asiento del conductor** estará protegido por una pantalla transparente, de acuerdo con los mínimos de protección establecidos en la norma UNE 26-362-2:1984. En caso de no existir suficiente altura, el tamaño de dicha pantalla puede reducirse en consecuencia.



PUERTAS DE SERVICIO

- Las puertas de servicio serán del tipo **operado por el conductor**, debiendo cumplir las prescripciones técnicas del Reglamento CEPE/ONU que resulte de aplicación (36R03, 52R01 o 107).
- Los dispositivos de accionamiento de **apertura de emergencia** estarán debidamente protegidos para evitar una utilización no adecuada por parte de los menores. Dichos dispositivos no podrán ser anulados, excepto en la forma prevista en el Reglamento CEPE/ONU que resulte de aplicación (36R03, 52R01 o 107).

ABERTURA VENTANAS

La abertura practicable de las ventanas será, como máximo, del tercio superior de las mismas.

SEÑAL DE EMERGENCIA

Estarán dotados de **dispositivo luminoso** con señal de emergencia, que cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el artículo 15 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que deberá ponerse en funcionamiento en los puntos de parada, tanto de día como de noche, mientras los viajeros entren o salgan del vehículo.

EMERGENCIAS

- Estarán dotados de **martillos rompecristales** u otros dispositivos determinados reglamentariamente debidamente protegidos, para su utilización únicamente en casos de emergencia.
- Todas las puertas de emergencia deberán **abrirse fácilmente** desde el interior y desde el exterior, no podrán ser accionadas por dispositivos de reserva de energía y dispondrán de un dispositivo que avise al conductor cuando no estén completamente cerradas, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- Las **trampillas de evacuación** cumplirán las prescripciones establecidas en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- En las **salidas de emergencia** deberá figurar la inscripción "SALIDA DE EMERGENCIA" o "SALIDA DE SOCORRO" de manera visible desde el interior y desde el exterior, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- Las **ventanas de emergencia** que no sean de bisagras serán de vidrio de fácil rotura de acuerdo con lo que se determina en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.





PLAZAS

- En su caso, deberán reservarse las plazas que sean necesarias para personas con **movilidad reducida**, cercanas a las puertas de servicio.
- **Cada menor dispondrá de su propia plaza o asiento**, el cual deberá tener las dimensiones mínimas determinadas en el Reglamento CEPE/ONU que resulte de aplicación (52 o 107), de conformidad con las reglas y plazos que en cada momento se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.

INTERIOR DE VEHÍCULOS

- El **piso** del vehículo **no** podrá ser **deslizante**. Junto a las puertas de servicio habrá barras y asideros fácilmente accesibles desde el exterior para facilitar las operaciones de acceso/abandono. Los que transporten alumnos con graves afectaciones motóricas con destino a un centro de educación especial deberán contar con ayudas técnicas que faciliten su acceso y abandono.
- Los bordes de los escalones serán de colores vivos.
- Estarán provistos de extintores que cumplan las prescripciones establecidas en la Orden de 27 de julio de 1999, así como de un botiquín de primeros auxilios.

OTROS

- Estarán provistos de **tacógrafo** en todos aquellos supuestos en que así resulte exigible de conformidad con lo que se dispone en el Reglamento nº 561/ 2006, de 18 de octubre, en aplicación de los Reglamentos (CEE) número 3820/85 derogado por el Reglamento número 561/2006 y 3821/85 derogado por el Reglamento (UE) número 165/2014. Conforme al RD 640/2007, establece excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.

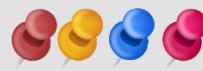
Deberán estar dotados de **limitador de velocidad**, en los supuestos y con arreglo a las condiciones y plazos establecidos en el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre.

- Deberán estar dotados de dispositivos de **frenado antibloqueo (ABS)**, en los supuestos y términos establecidos 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 tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.
- El mecanismo de dirección y control de la trayectoria deberá cumplir las prescripciones establecidas en el Real Decreto 2028/1986, en los términos y casos allí previstos.



- Las dimensiones, características de la superficie reflectante, número, emplazamiento y regulación de los retrovisores deberán ajustarse a lo dispuesto en el Real Decreto 2028/1986, en los supuestos allí previstos.
- Si la visibilidad directa no es suficiente, deben instalarse **dispositivos ópticos** que permitan al conductor detectar desde su asiento la presencia de un viajero en los alrededores inmediatos, tanto exteriores como interiores de las puertas de servicio, de acuerdo con lo que se establece en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- Los vidrios deben cumplir las prescripciones de la Directiva 92/22/CE en lo que se refiere al modo de fragmentación, resistencia al impacto de la cabeza y resistencia a la abrasión, en los términos y supuestos establecidos en el Real Decreto 2028/1986.
- En el comportamiento del motor se cumplirán las condiciones establecidas en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación, en lo referente al empleo de materiales impermeables o susceptibles de impregnarse de combustible, evitar acumulaciones y la utilización de aislantes térmicos.
- Los **depósitos de carburante** estarán separados más de 60 centímetros de la parte delantera y deberán someterse a la prueba de presión descrita en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- Los sistemas de alimentación deberán estar dotados de la suficiente protección y las posibles fugas deberán ser conducidas hacia la calzada, según lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- Se dispondrá de un mando central de seguridad colocado cerca del conductor, con el objeto de restringir el riesgo de incendio después de la parada de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- Los aparatos y circuitos deberán cumplir las normas establecidas en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- Las baterías dispondrán de un anclaje sólido, estarán colocadas en un lugar fácilmente accesible y separado del compartimento de viajeros, según lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (52 o 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
- Los materiales empleados en el interior del habitáculo de pasajeros deberán cumplir la Directiva 95/28/CE sobre prevención de riesgo de incendio en los casos y condiciones establecidos en el Real Decreto 2028/1986.
- Los autobuses (categorías M2 y M3) matriculados a partir del 1 de enero de 2002 únicamente podrán prestar los servicios referidos en el apartado 1.1 de este tema (art. 1 RD 443/2001) cuando, además de los referidos anteriormente, cumplan los siguientes requisitos:





REQUISITOS

- a) Los vehículos con masa máxima autorizada **igual o superior a las 12 toneladas** deberán incorporar la función de estabilización de la velocidad en pendientes prolongadas, sin necesidad de utilizar ni el freno de servicio, ni el freno de emergencia, ni el freno de mano.

La eficacia de dicha función deberá ser tal que responda a las disposiciones del anejo 5 (ensayo del tipo IIA) del Reglamento CEPE/ONU 13 o disposiciones correspondientes de la Directiva 71/320/CEE y sus modificaciones, y será objeto de certificación por un laboratorio oficial.

- b) Las salidas de emergencia deberán estar señaladas en el interior, con algún **dispositivo fluorescente**.

- c) Los **asientos** montados en los vehículos de categoría M2 y M3 deberán estar homologados según la Directiva 96/37/CEE relativa a los asientos, sus anclajes y los apoyacabezas de los vehículos a motor. Además, los respaldos de los asientos, o cualquier otro elemento o mampara situado delante de los viajeros, deberán poder superar un ensayo de absorción de energía específico en todas las posibles zonas de impacto de la cabeza del menor. El ensayo se realizará según lo establecido en el anexo III de la Directiva 78/632/CE sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor, y se exigirá el cumplimiento de los requisitos allí definidos, pero se reducirá a 5,2 kilogramos el peso de la falsa cabeza utilizada en el ensayo, para hacerla más similar a las características fisiológicas de un menor.

El cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior será objeto de certificación por un laboratorio oficial.

- d) Los **vehículos de más de 23 plazas** deberán instalar dos extintores de eficacia 21A/113B (colocados en las cercanías del conductor y en el espacio existente entre el hueco de escalera trasera y el asiento anterior al mismo).

- e) Se dispondrán **espejos o cualquier otro medio** que permita ver la parte frontal exterior situada por debajo del nivel del conductor, los laterales del vehículo y la proyección de éstos sobre el suelo en toda su longitud, en especial cerca de los pasos de las ruedas y la parte trasera del vehículo.

Los dispositivos y su situación deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezcan.

- f) Se instalará un **dispositivo acústico de señalización de marcha atrás** que funcionará de manera sincronizada con las luces de marcha atrás del vehículo. Dicho dispositivo deberá cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezcan.

3.2 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

De acuerdo con el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, los vehículos destinados al transporte escolar y de menores se someterán a:

- Inspección previa 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.
- Inspección técnica periódica con la siguiente frecuencia:
 - Hasta los cinco años de antigüedad: anual
 - Más de cinco años de antigüedad: semestral

3.3 DISTINTIVO



Durante la realización de los servicios comprendidos en el apartado 1.1. anterior (art.1 RD 443/2001), los vehículos deberán encontrarse identificados mediante la señal V-10 que figura en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

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. 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.

Las dimensiones, color, contenido y características de esta señal son las indicadas en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

Opcionalmente y como alternativa a la señal descrita anteriormente, se podrá utilizar esta señal en la que quede suprimido el rectángulo inferior con la leyenda "transporte escolar", permaneciendo únicamente un cuadro con la figura de los niños, de dimensiones variables dependiendo del número de plazas y la longitud del vehículo que la lleve.

El distintivo descrito en los apartados anteriores, podrá ser sustituido por el que se incluye en el anexo del Real Decreto 443/2001, en el que el pictograma estará provisto de un dispositivo luminoso que deberá cumplir las especificaciones que reglamentariamente se determinen.

La silueta de la figura no deberá estar iluminada más que durante las paradas que el vehículo realice para que los menores lo aborden o lo abandonen. 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.



4 CONDICIONES DE LOS VIAJES

4.1 DURACIÓN MÁXIMA DEL VIAJE

Los **itinerarios y horarios** de aquellos transportes que tenga por objeto el traslado de los menores entre su domicilio y el centro escolar en que cursan estudios, deberán establecerse de tal forma que en circunstancias normales resulte posible que el **tiempo máximo** que aquellos permanezcan en el vehículo **no alcance una hora por cada sentido del viaje**, previniéndose únicamente que se alcance esta duración máxima en casos excepcionales debidamente justificados.



En todo caso, en la realización de cualquiera de los transportes escolares y de menores deberán respetarse las normas relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, que están establecidas en el tema IX de este libro.

4.2 ITINERARIO Y PARADAS



TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE USO ESPECIAL DE ESCOLARES POR CARRETERA

(art.1.a) del RD 443/2001)

El itinerario y las paradas de los transportes incluidos en el párrafo a) del apartado 1.1 de este tema, se encontrarán determinados en la correspondiente autorización de transporte regular de uso especial.

La ubicación de dichas paradas será comunicada, previamente, por el órgano que haya de otorgar la autorización al competente sobre la regulación del tráfico, el cual podrá proponer las rectificaciones que estime oportunas. Transcurridos tres días desde dicha comunicación sin que dicho órgano hubiera propuesto ninguna modificación, podrá otorgarse la autorización con arreglo al itinerario y paradas inicialmente previstos. No obstante, si con posterioridad se recibiese alguna observación al respecto del órgano competente en materia de tráfico, se procederá a la modificación de la autorización que, en atención a aquella, resulte pertinente.

Se deberán tener en cuenta dos situaciones:

- Cuando no resulte posible que la parada correspondiente al centro escolar esté ubicada dentro del recinto de éste, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro resulten lo más seguras posibles, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.
- Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentre el centro escolar, se arbitrarán las señalizaciones y medidas pertinentes, incluso la presencia de un agente de la circulación, en su caso, para posibilitar su cruce por los alumnos con las máximas condiciones de seguridad.

TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA (art.1.b) del RD 443/2001)

El itinerario y las paradas de los transportes incluidos en el párrafo b) del apartado 1.1 del presente tema, serán los que el transporte regular de uso general de que se trate tenga fijados en la concesión o autorización en que se ampara. Si bien, el órgano otorgante de esta podrá, a petición de la empresa transportista o de la entidad que reserva las plazas destinadas a menores, autorizar aquellas modificaciones en las paradas de las expediciones en que se transporte a dichos menores que resulten precisas para garantizar análogas condiciones de seguridad a las reseñadas en el apartado anterior, siempre que con ello no se desvirtúen las prohibiciones de tráfico que, en su caso, se encontrarán establecidas en la referida concesión o autorización.

TRANSPORTES PÚBLICOS DISCRECIONALES DE VIAJEROS EN AUTOBÚS Y TRANSPORTES PRIVADOS COMPLEMENTARIOS DE VIAJEROS POR CARRETERA

(art.1 c) y d) del RD 443/2001)

En el caso de los transportes incluidos en el párrafo c) del apartado 1.1 de este tema, la empresa transportista y la entidad que realice el transporte complementario, en el caso de los transportes incluidos en el párrafo d) del mismo apartado, procurarán que las paradas que hayan de efectuarse se realicen en las condiciones más seguras posibles, y que, en todo caso, aquellas que tengan lugar en un centro escolar, cultural, deportivo o de esparcimiento reúnan las características establecidas en el punto A) del presente apartado 5.2.

EL ACCESO Y ABANDONO DE LOS MENORES A LOS VEHÍCULOS



El artículo 10.4 del ya mencionado RD 443/2001, el acceso y abandono de los menores a los vehículos que realicen cualquiera de los transportes incluidos en el apartado 1.1. del presente tema, deberá realizarse por la **puerta más cercana al conductor** o, en su caso, al acompañante.



En todo caso dicho acceso y abandono deberá realizarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad que deberá asegurarse de que aquel se efectúa de manera ordenada, en los dos supuestos siguientes:

- a) Cuando el acceso o abandono se produzca en las inmediaciones de un centro escolar.
- b) Cuando, tratándose de un transporte incluido en el párrafo a) del apartado 1.1 de este tema, la autorización de transporte regular de uso especial establezca expresamente esta obligación en relación con la parada de que se trate.

4.3 PROHIBICIÓN DE FUMAR. TASAS DE ALCOHOL



Con carácter general, se prohíbe fumar en los vehículos de transporte escolar y en todos los destinados total o parcialmente al transporte de menores de 16 años.

El artículo 20 del Reglamento General de Circulación establece que los conductores de vehículos destinados al transporte escolar y de menores no podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, 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.

Conforme a la Disposición adicional decimoquinta del RD 6/2015, 30 octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, 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.

5 SEGUROS

Sin perjuicio del cumplimiento de la legislación vigente en materia de seguros obligatorios, las empresas que realicen cualquiera de los transportes incluidos en el apartado 1.1. del presente tema (art. 1 RD 443/2001), deberán estar amparadas por un seguro complementario que cubra, de forma ilimitada, su responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos en que aquellos se realicen.



6 LIMITACIÓN DE VELOCIDAD

La velocidad máxima a que podrán circular los vehículos que realicen los transportes incluidos en el apartado 1.1 del presente tema, será la establecida al efecto en el artículo 48.1.2 del Reglamento General de Circulación.

De acuerdo con el Reglamento General de Circulación, para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a), apartado 1 del citado artículo 48 del referido Reglamento, en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

7 OBLIGACIONES DE LA ENTIDAD ORGANIZADORA DEL TRANSPORTE

Las entidades que contraten la realización de alguno de los transportes escolares o de menores incluidos en los párrafos a), b) y c) del apartado 1.1 de este tema, además de acreditar, en su caso, al acompañante y configurar las rutas de manera que no excedan del tiempo máximo permitido, deberán exigir al transportista que acredite los siguientes extremos:



EXTREMOS

- a) Ser titular de la correspondiente autorización de transporte discrecional de viajeros, o de la concesión o autorización de transporte regular de uso general, en su caso.
- b) Estar en posesión de la correspondiente tarjeta ITV en vigor, acreditativa de que los vehículos en que ha de realizarse el transporte cumplen lo dispuesto en el Real Decreto 443/2001, de 27 de septiembre en materia de inspección técnica.
- c) Haber suscrito los contratos de seguro de responsabilidad civil ilimitada a que se refiere el apartado 6 anterior.



8 INFRACCIONES Y SANCIONES

Infracción al artículo
12.9 del RGV

El incumplimiento de las **normas sobre características técnicas de los vehículos**, establecidas en el apartado 3.1.2 del presente tema (excepto en lo relativo a la reserva de plazas para personas con movilidad reducida, al hecho de que cada menor disponga de su propia plaza o asiento, al tacógrafo y limitador de velocidad y al transporte de una sola persona por plaza en los vehículos de la categoría M1), se considerará infracción al artículo 12.9 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Infracción a los
artículos 173 del RGV

El incumplimiento de las **normas relativas al distintivo indicativo de transporte de menores**, establecidas en el apartado 3.3 del presente tema, se considerará infracción a los artículos 173 del Reglamento General de Circulación y al artículo 18 del Reglamento General de Vehículos, en relación con su anexo XI.

Infracción a los
artículos 14 del RGV

El incumplimiento de las **normas relativas a la inspección técnica de los vehículos**, establecidas en el apartado 3.2 de este tema, se considerará infracción a los artículos 12 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, y 18, en relación con el anexo XI, del Reglamento General de Vehículos.

Infracción al artículo
48.1.2 del RGC

El incumplimiento de las **normas a la limitación de velocidad**, se considerará infracción al artículo 48.1.2 del Reglamento General de Circulación.

El procedimiento se adecuará a lo dispuesto en el 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.

TEMA

9

TACÓGRAFOS

1. <u>Tacógrafos: concepto y clases</u>	216
1.1.- Concepto y clases	
2. <u>Tacógrafo digital. Tarjetas de tacógrafo</u>	219
2.1.- Tacógrafo digital	
2.1.1.- Concepto de tacógrafo digital	
2.1.2.- Concepto de tarjeta de tacógrafo	
2.1.3.- Clases de tarjeta de tacógrafo	
2.2.- Tarjetas de tacógrafo	
2.2.1.- Tarjeta de conductor	
2.2.2.- Tarjetas de empresa	
2.2.3.- Tarjetas de centro de ensayo	
2.2.4.- Tarjetas de control	
2.3.- Deber de conservación de datos	
3. <u>Vehículos para los que es obligatorio el uso del tacógrafo</u>	233
4. <u>Tiempos de conducción y de descanso</u>	235
4.1.- Tiempos máximos de conducción	
4.1.1.- Conducción ininterrumpida	
4.1.2.- Conducción diaria y semanal	
4.1.3.- Conducción bisemanal	
4.2.- Tiempos mínimos de descanso	
4.2.1.- Descanso diario	
4.2.2.- Descanso semanal	
5. <u>Infracciones y sanciones</u>	242
5.1.- Régimen sancionador	
5.2.- Tipificación de las infracciones	

1 TACÓGRAFOS: CONCEPTO Y CLASES

1.1 CONCEPTO Y CLASES

Dado el elevado número de vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros y al de mercancías, se hace necesario un control de los recorridos efectuados por los vehículos, así como del tiempo que sus conductores circulan sin interrupción, con objeto de prevenir posibles accidentes.

Según el ordenamiento legal, el **tacógrafo** se define como *“un aparato apropiado para el montaje en vehículos automóviles, para la indicación automática o semiautomática y registro de los datos sobre el desplazamiento del vehículo, así como sobre determinados tiempos de trabajo del personal conductor”*.

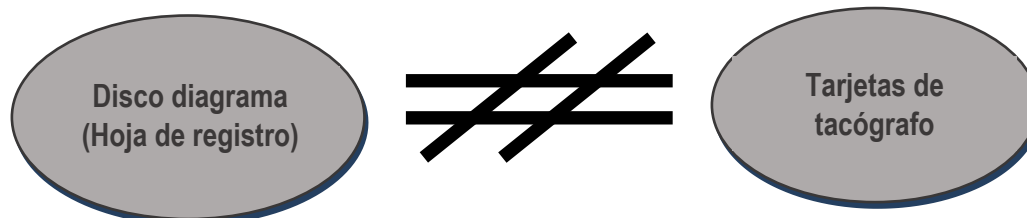
Los tacógrafos pueden clasificarse en:



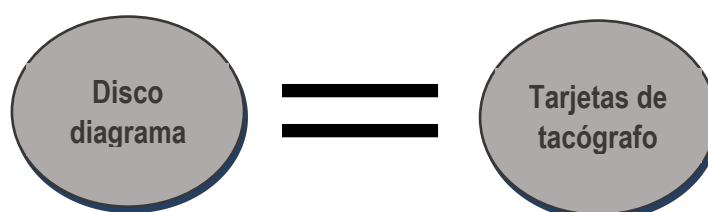
Así como en los tacógrafos analógicos se hace imprescindible el uso del **disco diagrama**, en los tacógrafos digitales se hacen imprescindibles las **tarjetas de tacógrafo**, de las que se hablarán a continuación.

Disco diagrama ⇒ Consiste en un disco de un papel especial recubierto de una capa muy sensible, en el que se graban las inscripciones sin tinta, mediante plumas de zafiro o de metal. Estas plumas inscriptoras ejercen presión sobre la capa registradora, quedando visible el papel de base. Los registros se hacen en función del tiempo, no pudiendo corregirse ni borrarse sin producir daños en la capa.

CARAS del disco diagrama	
ANVERSO	REVERSO
Sobre él se efectúan dos tipos de registros: - las anotaciones hechas a mano por el conductor en el campo central y - los registros automáticos que son los que efectúa el propio tacógrafo para registrar, al menos, la velocidad, tiempos de conducción, trabajo o descanso y el recorrido efectuado.	Sobre el reverso del disco se registrarán: - normalmente los cambios de vehículo que realice el conductor y - en algunos casos también se pueden registrar las revoluciones del motor.



Una *diferencia* fundamental entre ambos soportes de información, bien se trate del disco diagrama o de las tarjetas de tacógrafo, es que las primeras tienen una duración máxima de 24 horas y las segundas de 5 años.



Independientemente de la clase de tacógrafo que se utilice, lo que sí tienen en *común* son los símbolos de los tiempos, ya que estos son de uso y entendimiento internacional. El conductor deberá seleccionar en el tacógrafo, en algunos casos, el tipo de actividad que vaya a realizar. De hecho, el conductor velará por la concordancia entre el marcado horario de la hoja y la hora oficial del país de matriculación del vehículo y accionará los dispositivos de conmutación que permiten registrar por separado y de modo diferenciado (en el caso de dos conductores) los períodos de tiempo con los siguientes signos:



El "**tiempo de conducción**", el tiempo que dura la actividad de conducción registrada de forma automática, semiautomática o manual.



"**Otro trabajo**", definido como cualquier actividad que no sea conducir, así como todo trabajo para él mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector. No se aplica al tiempo de espera ni al tiempo sin conducir en un vehículo en movimiento, en un transbordador o en tren.



"**Disponibilidad**", refiriéndose a aquellos períodos distintos de los períodos de pausa o descanso durante los que el trabajador móvil no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular se considera los períodos durante los que el trabajador móvil acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren y los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones de circular.



"**Pausa o descanso**", cualquier periodo en el cual conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo.



2 TACÓGRAFO DIGITAL. TARJETAS DE TACÓGRAFO

Se regula mediante la ORDEN FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.

2.1 TACÓGRAFO DIGITAL

2.1.1 Concepto de tacógrafo digital

El **tacógrafo o aparato de control**, es un aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera, para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha, incluida la velocidad, de dichos vehículos, así como determinados períodos de actividad de sus conductores.



El **tacógrafo digital** (tacógrafo de primera generación) emplea una "tarjeta de tacógrafo". Un tacógrafo digital distinto de un tacógrafo inteligente. Reglamento (UE) número 165/2014.

El tacógrafo digital inteligente (tacógrafo de segunda generación) un tacógrafo digital que cumple lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 del Reglamento (UE) n.o 165/2014,

Los tacógrafos digitales registrarán los siguientes datos:

- a) distancia recorrida y velocidad del vehículo
- b) medida del tiempo
- c) posición del vehículo en los puntos a que se refiere el Reglamento
- d) identidad del conductor
- e) actividad del conductor
- f) datos relativos al control, calibrado y reparación del tacógrafo, incluida la identidad del taller
- g) incidentes y fallos



Mediante el tacógrafo digital se garantizan las siguientes funciones:

- ✓ medición de la velocidad y del trayecto
- ✓ supervisión de las actividades del conductor y del régimen de conducción
- ✓ supervisión de la inserción y extracción de las tarjetas de tacógrafo
- ✓ registro de las entradas manuales de los conductores
- ✓ calibrado
- ✓ registro automático de los puntos de posición del vehículo a que se refiere el artículo 8 apartado 1 del Reglamento (UE) 165/2014
- ✓ supervisión de las actividades de control
- ✓ detección y registro de incidentes y fallos
- ✓ lectura, registro y almacenamiento de los datos de la memoria
- ✓ lectura de las tarjetas de tacógrafo, y registro y almacenamiento de datos en las tarjetas de tacógrafo
- ✓ visualización, advertencias, impresión y transferencia de datos a dispositivos externos
- ✓ ajuste y medición de la hora
- ✓ comunicación a distancia
- ✓ gestión de los bloqueos introducidos por la empresa
- ✓ autodiagnóstico y comprobaciones automáticas.

De acuerdo con el artículo 6 del Reglamento referenciado, la información contenida en los tacógrafos digitales y en las tarjetas de tacógrafo relacionada con las actividades del vehículo y con los conductores y los segundos conductores se mostrará en la pantalla de manera clara, inequívoca y ergonómica. Se mostrará en la pantalla la siguiente información:

- a) la hora.
- b) el modo de funcionamiento.
- c) la actividad del conductor.
- d) los datos relacionados con las advertencias.
- e) los datos relacionados con el menú de acceso.

Los tacógrafos digitales deberán avisar a los conductores cuando detecten algún incidente y/o fallo, y antes y en el preciso instante en que se exceda el límite de tiempo de conducción continua permitido, con objeto de facilitar el cumplimiento de la legislación pertinente. Las señales de advertencia serán visuales y también podrán ser auditivas. Las señales de advertencia tendrán una duración de al menos 30 segundos, a menos que el usuario las confirme pulsando una tecla cualquiera del tacógrafo. El motivo de la advertencia se indicará en la pantalla del tacógrafo y permanecerá visible hasta que lo confirme el usuario mediante una tecla o un comando específico del tacógrafo.

2.1.2 Concepto de tarjeta de tacógrafo



La **tarjeta de tacógrafo** es una tarjeta inteligente utilizada con el tacógrafo que permite la identificación por dicho tacógrafo de la función de quien la posee, así como la transferencia y almacenamiento de datos.



2.1.3 Clases de tarjeta de tacógrafo

Según el artículo 2 de la citada Orden FOM/1190/2005 las tarjetas de tacógrafo pueden ser de los siguientes tipos:

	Tarjeta de CONDUCTOR		Es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente a conductores individuales, que identifica a estos y permite almacenar datos sobre su actividad.
	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.
	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.
	Tarjeta de CENTRO DE ENSAYO		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.

Compatibilidad de titularidad de tarjetas de tacógrafo			
Titular de una tarjeta de CONDUCTOR	Titular de una tarjeta de EMPRESA	Titular de una tarjeta de CENTRO DE ENSAYO	Titular de una tarjeta de CONTROL
Podrá....		No 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.	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.	Ser titular de cualquier otra tarjeta.	Ser titular de cualquier otra tarjeta.

2.2 TARJETAS DE TACÓGRAFO

A los efectos del Reglamento 165/2014 relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera y la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital

2.2.1 Tarjeta de conductor

EXPEDICIÓN
–primera emisión–

Para la conducción de vehículos dotados de tacógrafo digital, será preciso contar con la correspondiente tarjeta de conductor, cuando este se encuentre sujeto a lo dispuesto en las 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 oficial. Las solicitudes deberán dirigirse al órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el solicitante tenga su residencia habitual, haciéndose constar los datos pertinentes. Junto con la solicitud, se deberá aportar la documentación que a tal efecto se exija.

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 en el plazo de un mes a partir de la recepción de toda la documentación necesaria. Dicha tarjeta se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

CARACTERÍSTICAS Y PLAZO DE VALIDEZ

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.

El plazo de **validez será de cinco años**.

RENOVACIÓN

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 oficial, en el que se harán constar los datos establecidos al efecto, 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 que se exija.

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.





MODIFICACIÓN de datos

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 aquel tenga su residencia normal.

Las solicitudes deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo oficial, en el que se harán constar los datos establecidos al efecto, 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 que se exija normalmente, 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.

SUSTITUCIÓN

En caso de **pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada de la tarjeta de conductor**, este deberá solicitar, **en el plazo máximo de siete días naturales** a partir del momento en que se haya producido el hecho sus sustitución a las autoridades competentes del Estado miembro de su residencia habitual. Dichas autoridades facilitarán una nueva tarjeta dentro de los ocho días hábiles posteriores a la recepción de la correspondiente solicitud pormenorizada a tal efecto.

El conductor podrá seguir conduciendo sin tarjeta durante el plazo máximo de quince días naturales, o durante un periodo superior si ello fuera necesario para devolver el vehículo a sus locales, siempre y cuando el conductor pueda justificar la imposibilidad de presentar o utilizar la tarjeta durante dicho periodo.

Las solicitudes de otorgamiento de sustitución de tarjetas de conductor, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo oficial, en el que se harán constar los datos establecidos al efecto, 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 que se exija normalmente, los documentos que acrediten el robo o la retirada, o una declaración de la pérdida, deterioro o mal funcionamiento.

Las autoridades expedidoras conservarán un registro de las tarjetas de conductor extraviadas, robadas o defectuosas durante un plazo que sea por lo menos igual al de su período de validez.

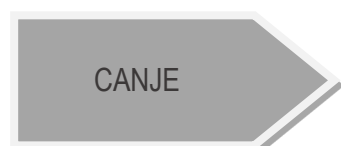
La nueva tarjeta, que mantendrá el mismo plazo de validez de la tarjeta anterior, se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, cuando se trate de supuestos de deterioro o mal funcionamiento, su titular la devolverá a la autoridad competente del Estado miembro en que tenga su residencia habitual.

El robo de una tarjeta de conductor se denunciará formalmente ante las autoridades competentes del Estado en que se haya producido.

Cuando la tarjeta perdida o robada fuera recuperada posteriormente por su titular, este deberá devolverla inmediatamente ante el correspondiente órgano emisor.

El extravío de la tarjeta de conductor deberá comunicarse a las autoridades competentes del Estado miembro expedidor, y a las del Estado miembro de residencia habitual del conductor, en caso de ser distintos.

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.



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 oficial, dirigido al órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el solicitante tenga su residencia habitual, en el que se harán constar los datos establecidos a tal efecto, 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 que se exija.





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.

2.2.2 Tarjetas de empresa



Las **empresas titulares o arrendatarias de vehículos** dotados del aparato de control, 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 oficial, o por Internet si la empresa o su representante cuentan con un certificado de la clase 2 con firma digital. En las solicitudes se harán constar los siguientes datos exigidos legalmente. Junto con la solicitud, se aportará la documentación que se exija en la normativa que lo regula.

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.



CONTENIDO, CARACTERÍSTICAS Y PLAZO DE VALIDEZ

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.

El plazo de **validez será de cinco años**.

RENOVACIÓN

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 oficial, en el que se harán constar los datos establecidos al efecto, 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 que se exija legalmente.

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.

MODIFICACIÓN de datos

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 aquel tenga su domicilio fiscal.





Las solicitudes deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo oficial, en el que se harán constar los datos establecidos al efecto, 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 exigida legalmente, 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.

SUSTITUCIÓN

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 aquella tenga su domicilio fiscal.

Las solicitudes de otorgamiento de sustitución de tarjetas de empresa, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo oficial, en el que se harán constar los datos establecidos al efecto, 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 exigida legalmente.

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.



2.2.3 Tarjetas de centro de ensayo

EXPEDICIÓN –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
- las estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

PLAZO DE VALIDEZ

El plazo de validez será de **un año**.

RENOVACIÓN

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.

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 máximo 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.





MODIFICACIÓN de datos

En el supuesto de que con posterioridad a la expedición de una tarjeta de centro, 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.

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.

SUSTITUCIÓN

En caso de pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento de la tarjeta, 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.

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.



2.2.4 Tarjetas de control

EXPEDICIÓN

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.



CARACTERÍSTICAS Y PLAZO DE VALIDEZ

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.

Las tarjetas de control **tendrán una validez de cinco años.**

2.3 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** reglamentariamente 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.

Cuando el **conductor** conduzca un vehículo dotado de tacógrafo, deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector, las hojas de registro (discos) del día en curso y los 28 días anteriores, la tarjeta de conductor si posee una, y cualquier registro manual e impresión realizado durante el día en curso y los 28 días anteriores.



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.

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

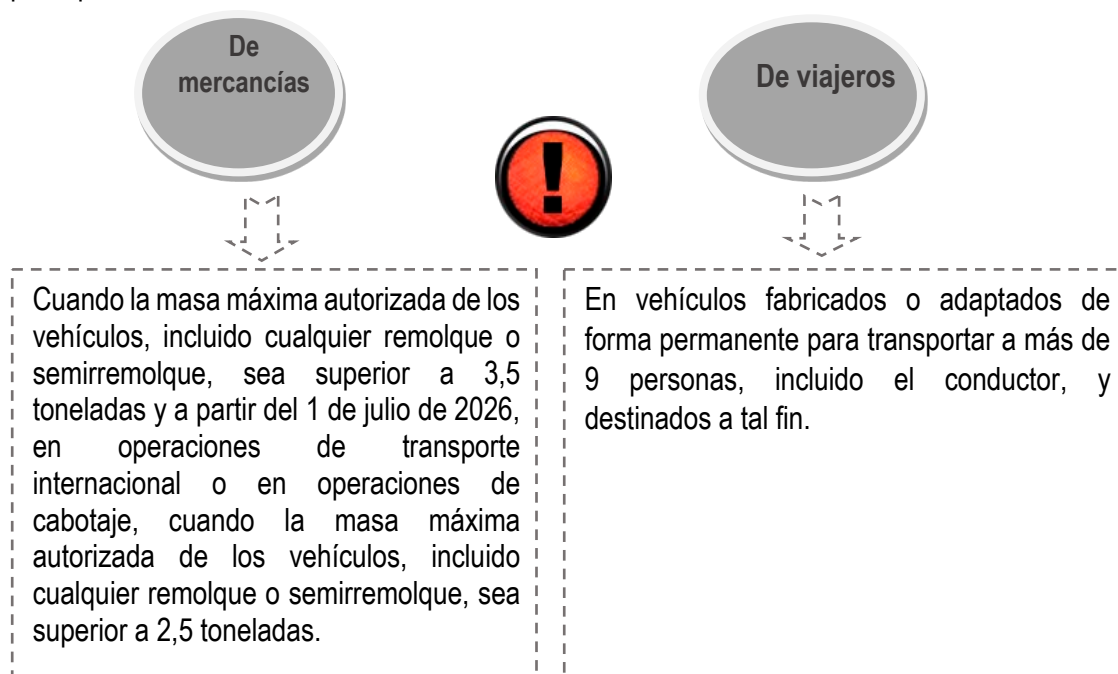


- Al abandonar el conductor la empresa.
- Cuando sea necesario para dar cumplimiento a los requerimientos de la Administración.
- Cuando se produzca la caducidad de la tarjeta.
- Antes de la devolución de la tarjeta al órgano emisor cuando ello resulte exigible.
- Al menos cada 31 días para garantizar que no hay sobreescritura.



3 VEHÍCULOS PARA LOS QUE ES OBLIGATORIO EL USO DEL TACÓGRAFO

El Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 establece que las normas sobre tiempos de conducción y descanso y uso del tacógrafo se aplicará al transporte por carretera:



El citado Reglamento **NO** se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

1. Vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros.
2. Vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión o entrega de mercancías producidas artesanalmente, y que solo se utilicen dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor y el transporte no se realice por cuenta ajena.
3. Vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.
4. Vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad.
5. Vehículos empleados en emergencias o en operaciones de rescate, incluidos los dedicados al transporte de ayuda humanitaria sin fines comerciales.
6. Vehículos especiales utilizados con fines médicos.
7. Vehículos especializados de asistencia en carretera que desarrollen su actividad a una distancia máxima de su base de 100 kilómetros.
8. Vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación.
9. Vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías.





10. Vehículos con una masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, superior a 2,5 pero que no exceda de 3,5 toneladas, utilizados para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se realice por cuenta ajena sino por cuenta de la empresa o del conductor y cuando la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo.
11. Vehículos comerciales con carácter histórico de conformidad con la legislación de la Parte contratante por la que circulan que se empleen para el transporte de pasajeros o mercancías sin fines comerciales.

Dicha exclusiones se recogen también en la Enmienda al Acuerdo Europeo AETR, de 8 de junio de 2017.

Además de los vehículos que acaban de citarse, el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, establece una serie de **excepciones** en su artículo 2. En concreto, establece que no será obligatorio el cumplimiento de las obligaciones impuestas por el Reglamento (CE) nº 561/2006 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:

1. Transportes oficiales, según la definición de la Ley 16/87 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Los que realicen los órganos de la Administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno).
2. 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 MMA 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.
3. Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de los servicios de alcantarillado, protección contra las inundaciones, abastecimiento de agua, 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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.
7. Transportes de recogida de leche en las granjas o que tengan por objeto llevar a estos 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.
8. Transportes de animales vivos entre granjas y mercados locales, siempre que la distancia en línea recta entre origen y destino del destino del transporte no sea superior a 50 kilómetros.



9. Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
10. 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.
11. Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.
12. 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 regulador de las escuelas particulares de conductores.
13. Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya MMA, 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 y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor.
14. Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas a las del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.
15. 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 aquí contempladas 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.

4 TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE DESCANSO

Ante el elevado número de accidentes de carretera en los que se ven implicados vehículos dedicados al transporte de mercancías y al transporte colectivo de viajeros, debido en muchos casos al cansancio o somnolencia del conductor, y a fin de acomodar nuestra legislación a la de otros países europeos, normalizando las condiciones de los transportes nacionales e internacionales, el Real Decreto 1270/1984, de 23 de mayo, estableció para determinados vehículos unos límites de *tiempos de conducción y descanso*, dejando a salvo la normativa laboral aplicable en cada caso. Posteriormente se ha dictado el Reglamento 3820/85 de la CEE, de fecha 20-12-85, aplicable a todos los países de la Comunidad, que modifica los mencionados tiempos de conducción y de descanso.

Y es precisamente el *tacógrafo* el sistema más adecuado para el control de los límites que se establecen, que constituye uno de los fines principales de la obligatoriedad del uso de tales aparatos para determinados automóviles, establecida por vez primera por el R.D. 2916/1981, de 30 de octubre, antes citado.





TIEMPOS MÁXIMOS DE CONDUCCIÓN Y MÍNIMOS DE DESCANSO

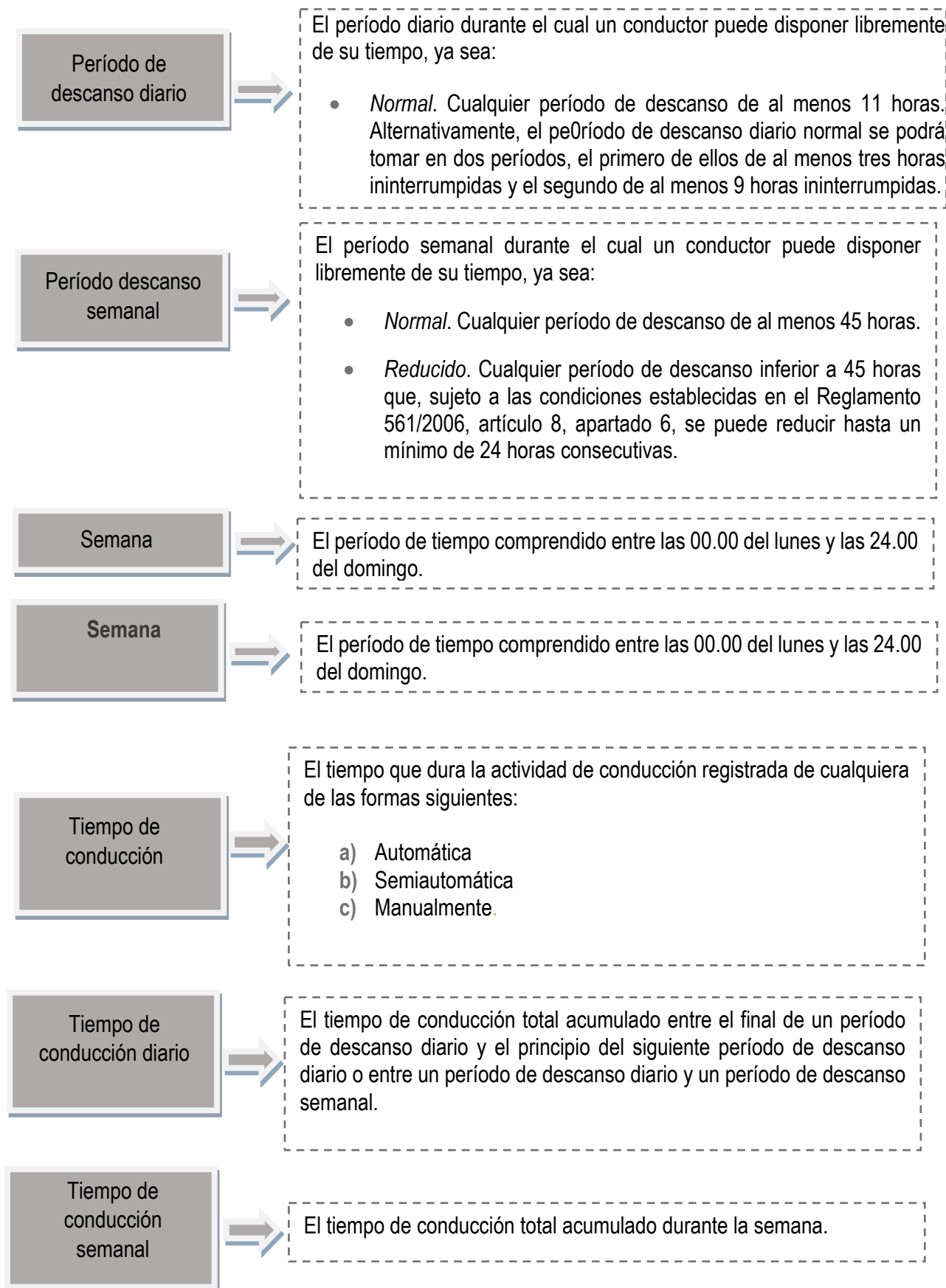
El Reglamento (CE) nº561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamento (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo es el que establece las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros.

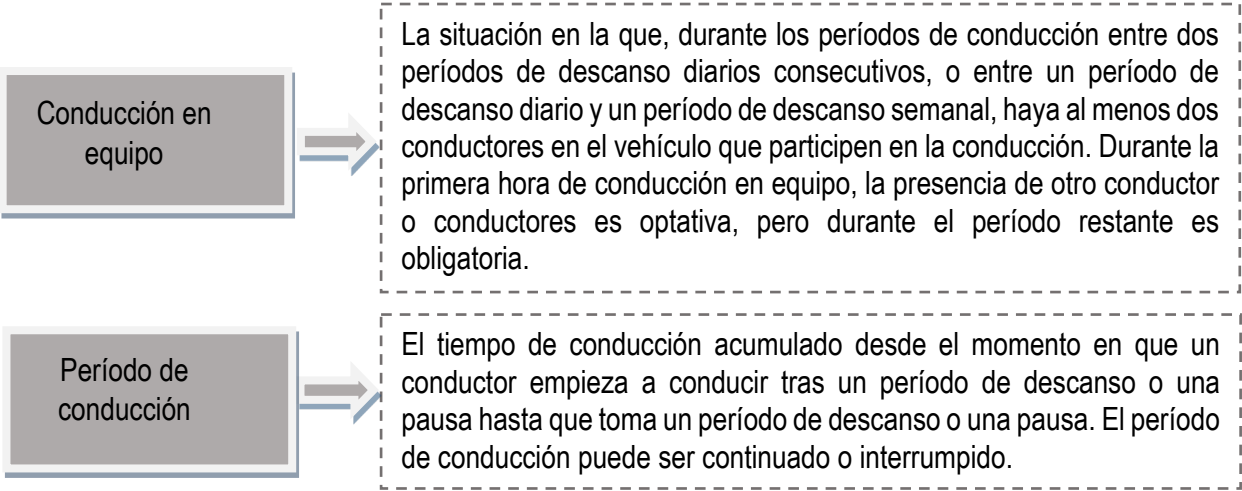
Posteriormente, el Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y modifica el Reglamento (CE) N.º 561/2006 antes citado y este último, a su vez es modificado por el Reglamento 2020/1054 de 15 de julio de 2020 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre el tiempo de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales.

El Reglamento 561/2006 antes mencionado, establece una serie de **definiciones** de conceptos a tener en cuenta cuando se trata de tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso. Las siguientes definiciones conforme al artículo 1 del AETR, de 8 de junio de 2017, quedan modificadas con la siguiente redacción:

Conductor	⇒	Toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad, independientemente de que perciba o no una remuneración por ello.
Pausa	⇒	Cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo.
Otro trabajo	⇒	Cualquier periodo transcurrido tal como se describe en el artículo 4, letra e) del Reglamento 561/2006, así como cualquier periodo durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del citado Reglamento y, deberá registrar cualquier tiempo de disponibilidad tal y como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento 165/2014. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en un documento impreso, o utilizando los dispositivos de entradas manuales de datos del aparato de control.
Descanso	⇒	Cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo.







4.1 TIEMPOS MÁXIMOS DE CONDUCCIÓN

4.1.1 Conducción ininterrumpida



Tras un período de conducción de **cuatro horas y media**, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un periodo de descanso.

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción, de forma que se cumpla lo dispuesto en el apartado anterior.



Un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.

4.1.2 Conducción diaria y semanal



Día 1



Día 2



Día 3



Día 4



Día 5



Día 6

El tiempo de conducción diario **no será superior a 9 horas**.

No obstante, el tiempo diario de conducción **podrá ampliarse** como máximo hasta **10 horas** no más de dos veces durante la semana.

De aquí resulta indirectamente un tiempo máximo de **conducción SEMANAL de 56 horas**, resultante sumar cuatro días a 9 horas y dos días a 10 horas.

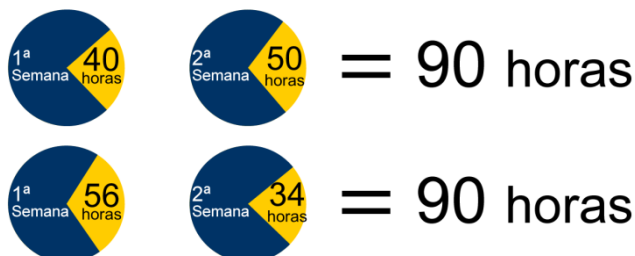
Los tiempos de conducción diario y semanal incluirán todas las horas de conducción en el territorio comunitario o de un país tercero.

Después de conducir durante 6 días consecutivos hay que tomar un descanso semanal.

4.1.3 Conducción bisemanal

El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas **no será superior a 90 horas**.

Por ejemplo, si en una semana se conduce durante 40 horas, en la siguiente sólo podrá conducirse durante 50, puesto que sumando ambas se llegan al máximo de 90 horas.



4.2 TIEMPOS MÍNIMOS DE DESCANSO

Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, **no se considerará como descanso o pausa** excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una cabina para dormir, cama o litera.

Los conductores deberán tomar períodos de descansos diarios y semanales.

4.2.1 Descanso diario

En las 24 horas siguientes al final de su periodo de descanso diario o semanal anterior, los conductores deberán tomarse un nuevo periodo de descanso diario.

Como ya se comentó en las definiciones, este período de descanso diario podrá ser normal o reducido.

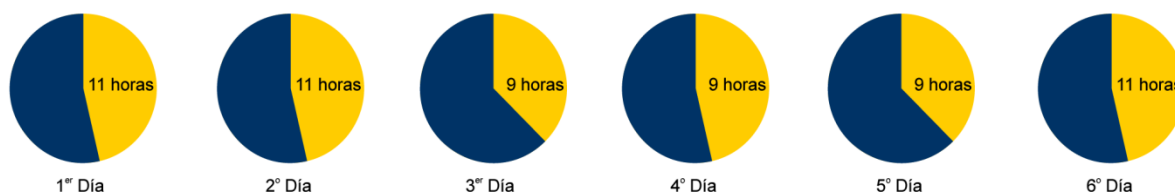
Período de descanso diario normal: cualquier periodo de descanso de al menos 11 horas



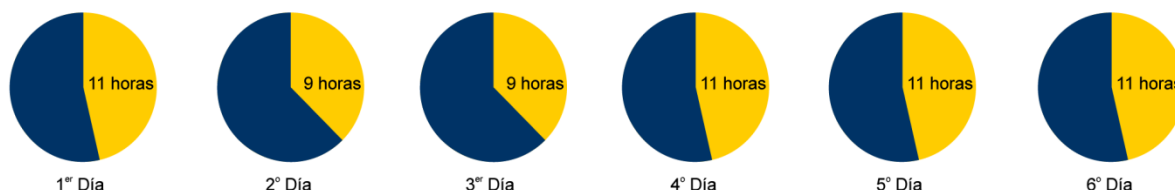
Período de descanso diario reducido (Si la parte del periodo de descanso diario efectuado en las mencionadas veinticuatro horas es superior a nueve horas, pero inferior a once)

Los conductores **no podrán tomarse más de 3 períodos** de descanso diario **reducidos** entre dos períodos de descanso semanales.

1ª SEMANA



2ª SEMANA



- El período de descanso diario normal de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren no se podrá interrumpir más de dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante el período de descanso diario normal, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición.

Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:

- la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas, y
- el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren

En caso de **conducción en equipo** de un vehículo, los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario de al menos 9 horas en el espacio de 30 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior.

Se considera tiempo de disponibilidad para el segundo conductor, el tiempo en el que el primer trabajador está conduciendo.



4.2.2 Descanso semanal

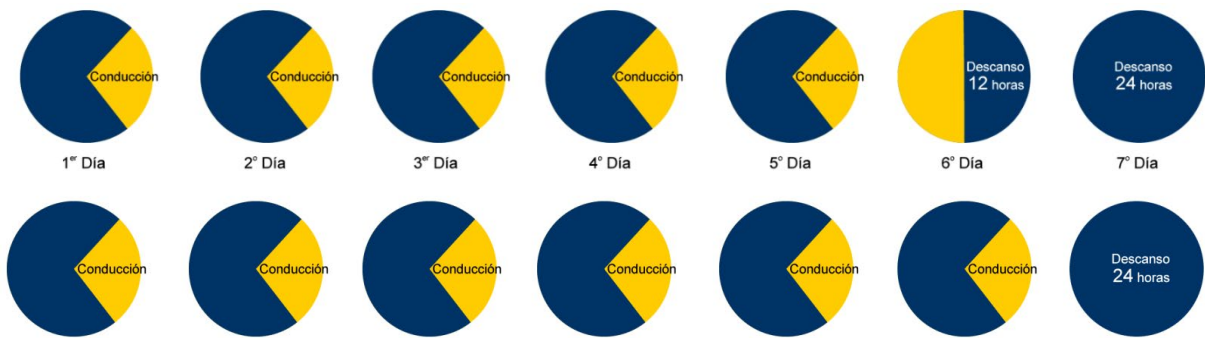
Un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido **seis períodos** consecutivos de 24 horas desde el final del periodo de descanso semanal anterior.

No obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.



Este período de descanso semanal podrá ser normal o reducido.

Período de descanso semanal normal (cualquier período de descanso de al menos 45 horas)



Período de descanso semanal reducido (cualquier período de descanso inferior a 45 horas que se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas).

En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:

- Dos períodos de descanso semanal normal, o
- Un período de descanso semanal normal y otro reducido de al menos 24 horas.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor.

Cualquier reducción del período de descanso semanal se compensará con un período de descanso equivalente que deberá tomarse en una sola vez de antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Los descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse **junto** con otro período de descanso de **al menos 9 horas**.

Cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

Un período de descanso semanal que incida en dos semanas podrá computarse en cualquiera de ellas, pero no en ambas.



5 INFRACCIONES Y SANCIONES

5.1 RÉGIMEN SANCIONADOR

Las infracciones a las normas reguladoras de los tiempos de conducción y descanso, y a las que regulan la instalación y el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, se sancionarán por los órganos encargados de la ordenación del transporte terrestre o por aquellos encargados de la seguridad vial con las multas (ver Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial art. 74 y concordantes) y, en su caso, con las demás sanciones administrativas, de acuerdo con lo previsto en el capítulo I del Título V de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en sus disposiciones de desarrollo.

El procedimiento para la imposición de las sanciones se ajustará a las normas específicas que en la LOTT se establecen y a las que reglamentariamente se señalen. En lo no previsto en dichas normas se estará a lo establecido en la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común y la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público.

El plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha del acuerdo de incoación del procedimiento.

5.2 TIPIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES

De conformidad con el Capítulo I del Título V de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres (LOTT) modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, estas infracciones se clasifican en muy graves, graves y leves.



Apartado



Se considerarán infracciones **muy graves** las siguientes (art. 140 de la LOTT):

1. La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar el funcionamiento o modificar sus mediciones.

En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.



La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización.

Cuando en la comisión de esta infracción hubiesen intervenido talleres autorizados, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización, con independencia de la sanción que en su caso corresponda.

2. La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar el vehículo.

En todo caso, incurrirá en esta infracción toda empresa cuyos propietarios, empleados, auxiliares o dependientes nieguen o dificulten el acceso al personal de los servicios de inspección a los locales o vehículos en que obligatoriamente deba encontrarse depositada la documentación de la empresa o a dicha documentación.

En los supuestos de requerimientos relativos de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada o se aporte de tal forma que imposibilite su control.

3. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otro instrumento o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

En esta misma infracción incurrirán quienes llevando instalado el tacógrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacógrafo no homologado.

4. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

Se considerará incluida en esta infracción la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

5. No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, o hacerlo de forma incorrecta, así como utilizar una tarjeta de otro conductor, una hoja de registro con nombre o apellido diferentes a los del conductor o llevar insertada una tarjeta que no debería utilizarse por haberse expedido un duplicado posterior.

Se considerará, asimismo, constitutiva de esta infracción la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción muy grave.

6. La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.
7. La utilización de una misma hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso por un período de tiempo superior al que corresponda, cuando haya dado lugar a una superposición de registros que impida su lectura.
8. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo.



9. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el anterior punto 1.
10. La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos.
11. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando.

En la misma infracción se incurrirá cuando no se lleve a bordo del vehículo la tarjeta del conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el periodo anterior exigible.

12. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de **tiempos de conducción y descanso** de los conductores en los siguientes supuestos:
 - 12.1. El exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria, así como la disminución de los descansos diarios por debajo de las cuatro horas y media.
 - 12.2. El exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.
 - 12.3. El exceso superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 12.1.
 - 12.4. La conducción durante más de seis horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.
 - 12.5. La disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 12.1.
 - 12.6. La disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro.

De conformidad con el artículo 143 de la LOTT, las infracciones previstas en los puntos 1 y 2 se sancionarán con una multa de 4.001 a 6.000 euros, las previstas en los puntos 3, 4 y 5 con 2.001 a 4.000 y las previstas en los puntos 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12 con 1.001 a 2.001.

No obstante, se sancionará con multa de 6.001 a 8.000 euros las infracciones previstas en el punto 1 y 2 anterior, cuando el responsable de la misma ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en la LOTT en los 12 meses anteriores.

Se considerarán infracciones **graves** las siguientes (art 141 LOTT):



Apartado



1. No pasar la revisión periódica de algún instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, en los plazos y forma establecidos, cuando no deba considerarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el punto 10 del apartado A anterior.
2. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte cuando no concorra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el punto 2 del apartado A anterior, implicarían que se considerase infracción muy grave.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores se considerará cometida una infracción distinta para cada vehículo o conductor del que se aporte la documentación solicitada en tiempo y forma distinta de la requerida.
3. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.
4. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción grave.
5. La carencia no significativa de hojas de registro, de documentos de impresión o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.
6. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba considerarse infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el punto 12 del apartado anterior:
 - 6.1. El exceso superior a sesenta horas en el tiempo máximo de conducción semanal o a cien en el bisemanal.
 - 6.2. El exceso superior a una hora en los tiempos máximos de conducción diaria.
 - 6.3. La conducción durante más de cinco horas, aunque sin rebasar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.
 - 6.4. La disminución del descanso diario normal, reducido o fraccionado en más de una hora.
 - 6.5. La disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos.

De conformidad con el artículo 143 de la LOTT, las infracciones previstas en los puntos 1, 2 se sancionarán con una multa de 801 a 1.000 euros, la prevista en el punto 3, 4 y 5 con 601 a 800 euros y las previstas en el punto 6 con 401 a 600 euros.

Se considerarán infracciones **leves** las siguientes (art. 142 LOTT):



Apartado



1. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso manchadas o estropeadas (cuando, no obstante, los datos registrados resulten legibles), la utilización de hojas durante un período mayor a aquel para el que esté previsto (cuando no haya supuesto la pérdida de datos) y la retirada no autorizada de tales hojas cuando ello no afecte a los datos registrados.
Se considerará asimismo incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba considerarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el punto 5 del apartado A (infracciones muy graves).
2. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción leve.
3. Todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los períodos de descansos, salvo que deba considerarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en el punto 6 del apartado B o el punto 12 del apartado A anteriores.

De conformidad con el artículo 143 de la LOTT, las infracciones previstas en los puntos 1 y 2 se sancionarán con una multa de 301 a 400 euros y las previstas en el apartado 3 con 100 a 200 euros.





TEMA

10

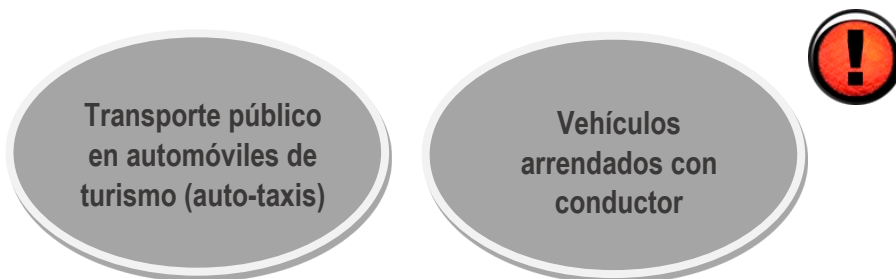
ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON
CONDUCTOR

1. <u>Modalidades de los servicios.</u>	249
2. <u>Transporte público en automóviles de turismo -Auto-Taxi-</u>	249
2.1.- Otorgamiento de autorizaciones	
3. <u>Arrendamiento de vehículo con conductor</u> -	259
3.1.- Regulación normativa	
3.2.- Autorizaciones	
3.2.1.- Otorgamiento	
3.2.2.- Requisitos	
3.2.3.- Visado	
3.2.4.- Transmisión	
3.3.- Conductores	
3.4.- Vehículos	
3.5.- Hoja de ruta	
3.6.- Registro de comunicaciones	



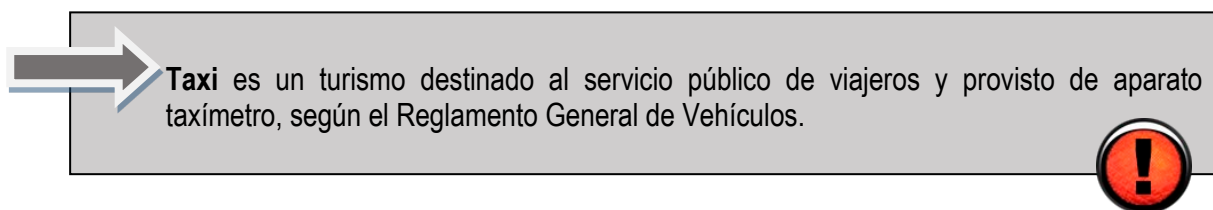
1 MODALIDADES DE LOS SERVICIOS

Con la entrada en vigor del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres quedan las siguientes modalidades de servicios:



Veamos cada uno de ellos en detalle.

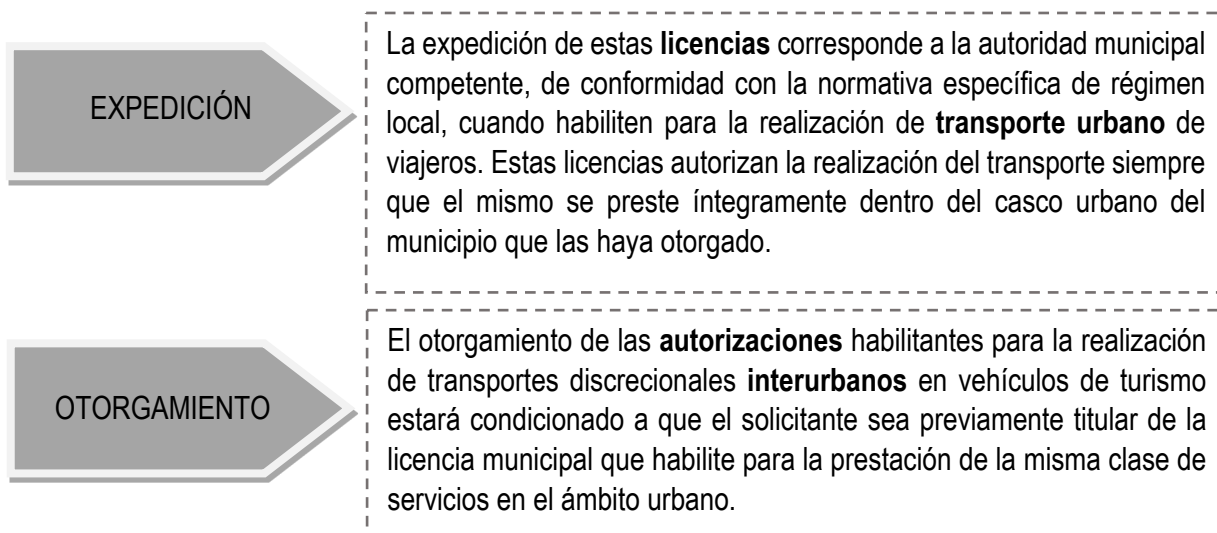
2 TRANSPORTE PÚBLICO EN AUTOMÓVILES DE TURISMO - AUTO-TAXI-



Para poder circular prestando el servicio del taxi será necesario estar en posesión de la correspondiente autorización de la que se trata a continuación.

2.1 OTORGAMIENTO DE AUTORIZACIONES

El otorgamiento de las licencias para los servicios de transporte público de viajeros en los vehículos de turismo conocidos como taxis se rige por las normas contenidas en los artículos 123 a 127 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.





AUTORIZACIÓN

La autorización de transporte interurbano deberá domiciliarse en el mismo municipio que hubiese otorgado la licencia de transporte urbano y se otorgarán referidas a un vehículo concreto, cuya identificación deberá figurar en las mismas.

PÉRDIDA O RETIRADA

La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano dará lugar a la cancelación de la autorización habilitante para la realización de transporte interurbano, salvo que se den las circunstancias que se exponen a continuación.

Excepcionalmente, podrán otorgarse autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios interurbanos, aun cuando el municipio competente no hubiese otorgado previamente la correspondiente licencia municipal, si ocurren las siguientes circunstancias:

- Que haya sido denegada la correspondiente licencia municipal habilitante para la realización de transporte urbano, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de su petición.
- Que la autorización haya de domiciliarse en un núcleo de población de menos de 5.000 habitantes.
- Que la oferta de transporte público discrecional en vehículos de turismo en la zona geográfica de que se trate, sea insuficiente para atender adecuadamente las necesidades de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia plenamente justificada en el expediente.



Como regla general, estos servicios, salvo en los supuestos exceptuados expresamente, **deberán iniciarse** en el término municipal en que se encuentre domiciliada la autorización de transporte. A tal efecto, se entenderá, en principio, que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.

ÁREAS TERRITORIALES DE PRESTACIÓN CONJUNTA

No obstante, en las zonas en las que **exista interacción o influencia recíproca** entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de los mismos, los entes competentes para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano podrán establecer o autorizar **Áreas Territoriales de Prestación Conjunta** en las que los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro de dichas Áreas, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo.



ESTABLECIMIENTO

El establecimiento de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta podrá realizarse a través de cualquiera de los procedimientos previstos en la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre o directamente por el Ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano, siendo en todo caso necesaria para tal establecimiento la conformidad de este y el informe favorable de, al menos, las dos terceras partes de los municipios que se proponga incluir en las mismas, debiendo representar dichos municipios como mínimo el 75% del total de la población del Área.

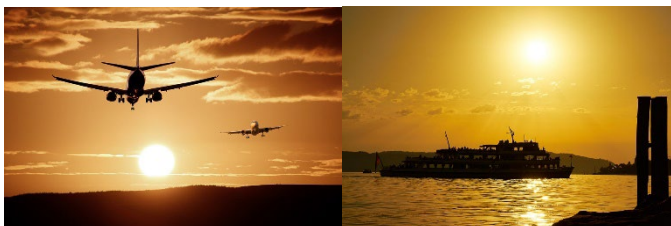
Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta serán otorgadas por el Ente competente para el establecimiento del Área, o por el que designen las normas reguladoras de esta.

PROCEDIMIENTO

En el procedimiento de adjudicación de dichas autorizaciones deberán observarse los requisitos específicos establecidos para el otorgamiento de licencias municipales, siendo de aplicación las normas relativas a estas en los servicios que se presten íntegramente dentro de dichas Áreas.

El Ente competente para el establecimiento o autorización del Área Territorial de Prestación Conjunta lo será asimismo para realizar, con sujeción a la normativa general, cuantas funciones de regulación y ordenación de lo servicio resulten necesarias. Dicho Ente podrá delegar el ejercicio de sus funciones en los órganos rectores designados por las normas reguladoras del Área, en alguno de los municipios integrados en la misma o en otra Entidad pública preexistente o constituida a tal efecto, siempre que exista informe favorable de los municipios cuyo número y población sean como mínimo los necesarios para la creación del Área.

PUERTOS Y AEROPUERTOS



No obstante, lo dispuesto con carácter general, los servicios de recogida de viajeros en **puertos y aeropuertos** que hayan sido **previa y expresamente contratados**, podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de transporte público discrecional en vehículo de turismo domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el puerto o aeropuerto de que se trate, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en que esté domiciliada la autorización.



El Ministro de Fomento, y en sus respectivos ámbitos territoriales las comunidades autónomas que, por delegación del Estado ostenten la competencia para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte discrecional en vehículos de turismo, podrán extender este régimen a los servicios de recogida de viajeros en **estaciones ferroviarias o de autobuses**, cuando entiendan que ello contribuirá a dotar de una mayor fluidez y eficacia al sistema general de transporte público de viajeros.

Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, cuando las autorizaciones domiciliadas en el término municipal en que se ubiquen puertos o aeropuertos, u otros apartados, tales como, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares en los que se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios, no basten para atender ésta demanda de transporte, el ente competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con autorización de transporte interurbano domiciliada en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

Los órganos en cada caso competentes pondrán especial atención en la vigilancia y control del cumplimiento de las condiciones exigibles para la prestación de los servicios que se inicien fuera del municipio en que se encuentre domiciliada la autorización; pudiendo limitarse o prohibirse por el órgano que ostente la competencia en el lugar de destino la realización de dichos servicios a quienes hubiesen incumplido tales condiciones de forma reiterada.

PERSONAS QUE PUEDEN SOLICITAR LAS LICENCIAS

Según el RD 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles ligeros,

Podrán solicitar licencia de auto-taxis:

- a) Los conductores asalariados de los titulares de licencias que presten el servicio con plena y exclusiva dedicación en la profesión, acreditada mediante la posesión y vigencia del permiso de conductor expedido por el Ente local creador de las licencias y la inscripción y cotización en tal concepto a la Seguridad Social.
- b) Las personas naturales o jurídicas que las obtengan mediante concurso libre.



Las **licencias** serán **intransmisibles**, salvo en determinados casos expresamente establecidos (fallecimiento del titular, fuerza mayor,...).

EXPLOTACIÓN DE LAS LICENCIAS

Toda persona titular de licencia tendrá la **obligación de explotarla** personal o conjuntamente, mediante la contratación de conductores asalariados en posesión del permiso local de conductor, afiliación a la Seguridad Social y de incompatibilidad con otra profesión, en su caso. Cuando no pueda cumplirse con dicha obligación, procederá la transmisibilidad de las licencias en los supuestos establecidos al efecto, o su renuncia.

Los titulares de las licencias tendrán un plazo de **sesenta días naturales** desde la fecha de concesión de la licencia municipal para comenzar a prestar servicios. En principio se exige **exclusiva y plena**



dedicación, existiendo además incompatibilidad profesional, salvo cuando la licencia se haya adjudicado para la prestación del servicio en municipios de menos de cinco mil habitantes y su titular no tenga personal a su servicio.

El **vehículo** adscrito a la licencia local que faculta para la prestación de servicio al público figurará como propiedad del titular de la misma en el Registro de la Dirección General de Tráfico. Los titulares de la licencia local citada podrán sustituir el vehículo adscrito a la misma por otro, que si fuere de la marca y modelo determinado por la Entidad local, bastará con la comunicación formal del cambio, y, en otro caso, quedará sujeto a la autorización de dicha Entidad, que se concederá una vez comprobadas las condiciones técnicas necesarias de seguridad y conservación para el servicio.

Las **transmisiones** por actos intervivos de los vehículos automóviles de alquiler, con independencia de la licencia de la Entidad local a que estén afectos, llevan implícita la anulación de ésta, salvo que, en el plazo de tres meses de efectuada la transmisión, el transmitente aplique a aquella otro vehículo de su propiedad, contando, para todo ello, con la previa autorización cuando fuera necesaria.

En las Ordenanzas locales o Bandos de la Alcaldía se fijarán el “situado” o “parada” para los vehículos, el número máximo de los que pueden concurrir a cada parada, la forma en que deben estacionarse y el orden de tomar los viajeros.

CADUCIDAD Y REVOCACIÓN DE LAS LICENCIAS



La licencia **caducará** por renuncia expresa del titular y serán causas por las cuales las Entidades locales declararán **revocadas** y retirarán las licencias a sus titulares las siguientes:

- a) Usar un vehículo de distinta clase de aquella para la que está autorizado.
- b) Dejar de prestar servicio al público durante 30 días consecutivos o 60 alternos durante el período de un año, salvo razones justificadas, acreditadas por escrito ante la Corporación local.
- c) No tener el titular de la licencia concertada la póliza de seguro en vigor.
- d) Reiterado incumplimiento de las disposiciones sobre revisión periódica.
- e) El arrendamiento, alquiler o apoderamiento de las licencias, que suponga una explotación no autorizada, y las transferencias de licencias igualmente no autorizadas.
- f) El incumplimiento de las obligaciones inherentes a la licencia y demás disposiciones que hagan referencia a la propiedad del vehículo.
- g) La contratación de personal asalariado sin el permiso local de conductor o sin el alta de cotización a la Seguridad Social.

Requisitos relacionados con los vehículos:

TAXÍMETRO



Los “auto-taxis” deberán ir provistos de un aparato taxímetro, debidamente comprobado y precintado, *situado* en la parte delantera del interior de la carrocería, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa o precio, debiendo estar iluminado desde el anochecer hasta el amanecer.

El aparato taxímetro entrará en *funcionamiento* al bajar la bandera o elemento mecánico que lo sustituya. La posición de punto muerto interrumpirá la continuidad del contador definitivamente al finalizar el servicio o provisionalmente durante el tiempo de accidente, avería, reposición de carburante u otros motivos no imputables al usuario, debiendo poder dicho aparato, después de resuelto el incidente, volver a funcionar sin necesidad de proceder a bajar de nuevo la bandera.

PINTURA, DISTINTIVOS, ALUMBRADO INDICADOR LIBRE Y LICENCIA

La *pintura y los distintivos* de los “auto-taxis” serán del color y características que se establezcan por las respectivas Entidades locales. Se hará constar, de manera visible en el exterior e interior, el número de licencia municipal correspondiente.

Los “auto-taxis” cuando circulen en condiciones de ser alquilados, llevarán encendida *la luz indicadora de libre* (señal V-17 alumbrado indicador de libre) de color verde, no deslumbrante, colocada en el 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. Dentro del territorio del Ente local otorgante de la licencia, los taxis indicarán su situación de “libre” a través del parabrisas con el cartel en el que conste esta palabra.

El taxi provisto de la *licencia local* correspondiente, está obligado a concurrir diariamente a las paradas para la prestación de los servicios de su clase, combinando el horario de manera que aquellas se encuentren en todo caso debidamente atendidas. Las Entidades locales otorgantes de las licencias podrán establecer la obligación de prestación de servicios en áreas, zonas o paradas del territorio jurisdiccional y en horas determinadas del día o de la noche.

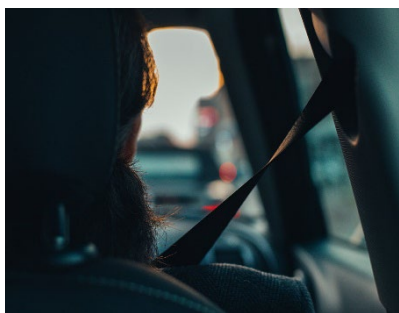
Todos los automóviles adscritos a un servicio público regulado deberán ser conducidos exclusivamente por quienes se hallen en posesión de la correspondiente habilitación legal. Cuando se trate de vehículos que realicen exclusivamente servicios de transporte urbano, como los taxis, el permiso local para conducirlos deberá expedirse por los entes locales a favor de aquellos que, al solicitarlo, reúnan los requisitos y superen las pruebas de aptitud establecidas en las Ordenanzas de las citadas Entidades.



Tales **requisitos** serán al menos:

1. Hallarse en posesión del permiso de conducción en función del vehículo con el que se preste el servicio.
2. No padecer enfermedad infecto-contagiosa o impedimento físico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión.
3. Aquellos otros que dispongan las normas de circulación o expresamente señale, con carácter general la Dirección General de Tráfico.

CINTURÓN DE SEGURIDAD



En relación con el *cinturón de seguridad*, lo deberán utilizar aquellos pasajeros que ocupen los asientos delanteros, así como los que viajen en los asientos traseros, si el vehículo está equipado de dichos elementos en estos últimos. Los conductores de taxis no están obligados a utilizarlo mientras estén de servicio cuando circulen en poblado, pero sí cuando lo hagan por el resto de vías. 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.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El conductor solicitado, personalmente o por teléfono, para realizar un servicio en la forma establecida, no podrá negarse a ello sin una causa justa. Se considerará justa causa, a estos efectos:

- Ser requerido por individuos perseguidos por la Policía.
- Ser solicitado para transportar un número de personas superior al de plazas autorizadas para el vehículo.
- Cuando cualquiera de los viajeros se halle en estado de manifiesta embriaguez o intoxicación por estupefacientes, excepto en los casos de peligro grave o inminente para su vida o su integridad física.
- Cuando el atuendo de los viajeros, o la naturaleza y carácter de los bultos, equipajes o animales de que sean portadores, puedan deteriorar o causar daños en el interior del vehículo.
- Cuando sea requerido para prestar el servicio por vías intransitables que ofrezcan peligro para la seguridad e integridad, tanto de los ocupantes y del conductor como del vehículo.
- Cualesquiera otras fijadas en las Ordenanzas locales.



En todo caso, los conductores observarán con el público un comportamiento correcto y, a requerimiento del usuario, deberán justificar la negativa ante un Agente de la Autoridad.

Los conductores no podrán impedir que los clientes lleven en el vehículo **maletas** u otros bultos de equipaje normal, siempre que quepan en la baca o portamaletas de aquél, no lo deterioren y no infrinjan con ello los Reglamentos vigentes.

Cuando los viajeros **abandonen transitoriamente** el vehículo y los conductores deban esperar su regreso, podrán recabar de los mismos, a título de garantía, el importe del recorrido efectuado más media hora de espera en zona urbana y una en descampado, agotada la cual podrán considerarse desvinculados del servicio.

Los conductores vendrán obligados a proporcionar al cliente **cambio** hasta la cantidad de 20 euros.

En caso de **accidente o avería** que hagan imposible la continuación del servicio, el viajero, que podrá pedir la intervención de un Agente de la Autoridad que lo compruebe, deberá abonar el importe de tal servicio hasta el momento de la avería o accidente, descontando la bajada de bandera.

DOCUMENTACIÓN

Durante la prestación del servicio, los conductores deberán ir provistos de los siguientes documentos:

Referentes al VEHÍCULO		• Licencia municipal. • Placa con el número de licencia y número de plazas del vehículo. • Permiso de circulación. • Pólizas de Seguro en vigor. • Tarjeta de Inspección Técnica en vigor.
Referentes al CONDUCTOR		• Permiso de conducción de la clase exigida por el Reglamento General de Conductores para este tipo de vehículos. • Permiso municipal de conductor.
Referentes al SERVICIO 		• Libro de reclamaciones, según modelo oficial. • Un ejemplar del Reglamento y, en su caso, de la Ordenanza local del servicio. • Direcciones y emplazamiento de casas de socorro, sanatorios, comisarías de policía, bomberos y demás servicios de urgencia. • Plano y callejero de la población. • Talonarios de recibo autorizados por la Entidad local, que podrán ser exigidos por los usuarios. • Un ejemplar oficial de la tarifa vigente.

INFRACCIONES

Tendrá la consideración de **falta leve**:



- Descuido en el aseo personal.
- Descuido en el aseo interior y exterior del vehículo.
- Discusiones entre compañeros de trabajo.

Se considerarán **faltas graves**:



- No cumplir las órdenes concretas del itinerario marcado por el viajero, recorriendo mayores distancias innecesariamente para rendir servicios.
- Poner en servicio el vehículo no estando en buenas condiciones de funcionamiento.
- El empleo de palabras o gestos groseros y de amenaza en su trato con los usuarios o dirigidas a los viandantes o conductores de otros vehículos.
- Cometer cuatro faltas leves en un período de dos meses, o diez en el de un año.
- La inasistencia a las paradas en las localidades donde existan, durante una semana consecutiva sin causa justificada.
- Recoger viajeros en distinto término o territorio, jurisdiccional de la entidad que le adjudicó la licencia.

Se considerarán **faltas muy graves**:



- Abandonar al viajero sin rendir el servicio para el que fuera requerido, sin causa justificada.
- Cometer cuatro faltas graves en el período de un año.
- Conducir el vehículo en estado de embriaguez.
- Retener cualquier objeto abandonado en el vehículo sin dar cuenta de ello a la autoridad competente dentro de las setenta y dos horas siguientes.
- Las infracciones graves y muy graves determinadas en el artículo 76 y 77 de la Ley de Seguridad Vial y la manifiesta desobediencia a las órdenes de la Alcaldía en esta materia.
- La comisión de delitos calificados como dolosos, con ocasión o con motivo del ejercicio de la profesión.
- El cobro abusivo a los usuarios, o cobrar tarifas inferiores a las autorizadas.

SANCIONES

Las sanciones con que pueden castigarse las faltas tipificadas en los párrafos anteriores serán las siguientes:

Para las faltas leves	Para las faltas graves	Para las faltas muy graves
• Amonestación. • Suspensión de la licencia o permiso local de conductor hasta quince días.	• Suspensión de la licencia o del permiso local de conductor de tres a seis meses.	• Suspensión de la licencia o del permiso local del conductor hasta un año. • Retirada definitiva de la licencia o del permiso local del conductor.

3 ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR

3.1 REGULACIÓN NORMATIVA

La regulación básica relativa a esta materia se encuentra contenida en la siguiente normativa:

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres,
- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/987.
- Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que regula en su título V, dedicado a las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, la de arrendamiento de vehículos con conductor, al que dedica la sección 2.ª del capítulo IV
- Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección 2.ª del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del ROTT.

Posteriormente, debido al incremento del número de nuevas autorizaciones de arrendamiento con conductor en un corto espacio de tiempo, se ha ido legislando en la materia con el fin de garantizar el adecuado ejercicio de esta modalidad de transporte. En base a este razonamiento se han dictado la siguiente normativa complementaria:

- Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al ROTT, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento con conductor. Este Real Decreto pretendía evitar que estas autorizaciones fueran solicitadas con el único y exclusivo objeto de comerciar con ellas y no de explotarlo atendiendo una demanda de transporte, que era el fin último para el que son otorgadas por la Administración. A tal efecto, este Real Decreto establece que "las autorizaciones habilitantes para el arrendamiento de vehículos de turismo con

conductor no podrán ser transmitidas hasta que hayan transcurrido dos años desde su expedición original, salvo en los supuestos de transmisión a favor de herederos en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de su titular.

- Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, modifica determinados artículos de la Ley 16/1987, con el fin de garantizar un adecuado equilibrio entre la oferta de servicio en esta modalidad de transporte y la que representan los taxis, ya que se está produciendo un incremento exponencial del número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que no pudo ser inicialmente previsto por las Administraciones competentes y que afecta de forma significativa a la prestación de otras modalidades de transporte y muy especialmente a los servicios prestados por los taxis en el ámbito urbano, los cuales, se encuentran fuertemente regulados con consecuencias que generan situaciones de conflicto entre los dos sectores profesionales afectados. A tal efecto, este Real Decreto-ley modifica el artículo 48 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, añadiendo un tercer apartado que establece que se podrá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.
- Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, modifica determinados artículos de la Ley 16/1987, ya que las medidas contempladas en el Real Decreto-ley 3/2018, no eran suficientes para atender los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales que el elevado incremento de la oferta de transporte urbano en vehículos de turismo estaba ocasionando en los principales núcleos urbanos. A tal fin, y como la problemática descrita se circunscribe exclusivamente a núcleos urbanos y no excede del territorio de la comunidad autónoma correspondiente, se modifica el artículo 91 de la ley 16/1987, determinando que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilita, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano.

3.2 AUTORIZACIONES

3.2.1 Otorgamiento

Para la realización de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor será precisa la obtención, para cada vehículo que se pretenda dedicar a la misma, de una autorización que habilite para su prestación.

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán estar domiciliadas en el lugar en que lo esté el permiso de circulación de los vehículos a los que se hallen referidas.

El otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor se realizará por el órgano estatal o autonómico que, directamente o por delegación, tuviera atribuida la competencia para la expedición de las autorizaciones de transporte discrecional interurbano en el lugar en que aquéllas hayan de estar domiciliadas.





De acuerdo con el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitan exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. A estos efectos, se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello.

Estos servicios deberán iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.

Se establecen las siguientes salvedades a esa obligación de inicio en la comunidad autónoma:

- Para los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, que podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en comunidades autónomas distintas a aquella en que se ubica el puerto o aeropuerto, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización.
- Para los casos en que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en una comunidad autónoma no basten para atender un aumento coyuntural de la demanda de esta clase de servicios en su territorio. A tal efecto, el órgano competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que permita a los vehículos amparados en autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en otras comunidades autónomas realizar temporalmente servicios con origen en todo su territorio o en determinados puntos de éste.



3.2.2 Requisitos

De acuerdo con el art. 43 de la LOTT, el otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o, en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.
- b) Cuando no se trate de una persona física, tener 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. Tampoco se otorgarán autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.

Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público debe formar parte de su objeto social de forma expresa.

- c) Contar con un domicilio situado en España en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento que reglamentariamente se determinen.
- d) Disponer de uno o más vehículos matriculados en España conforme a lo que en cada caso resulte exigible de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, atendiendo a razones de interés general, los cuales deberán cumplir las condiciones que, en su caso, se establezcan, teniendo en cuenta principios de proporcionalidad y no discriminación.
- e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.
- f) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- g) Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso.



Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor se documentarán mediante la expedición de las correspondientes tarjetas de la clase VTC, en las que se especificará su titularidad, domicilio, vehículo al que estén referidas y demás circunstancias de la actividad que se determinen por la Dirección General de Transportes por Carretera.

3.2.3 Visado

La validez de las autorizaciones otorgadas quedará condicionada a la constatación periódica del cumplimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento. Dicha constatación se llevará a cabo, bienalmente, por el órgano administrativo que haya realizado el otorgamiento de las autorizaciones.

Una vez realizado el visado de cada autorización, el órgano competente procederá a documentarla en una nueva tarjeta.

Las autorizaciones caducadas por falta de visado podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, cuando así se solicite en el plazo de un año, contado a partir del vencimiento del plazo establecido para la realización del visado y se aporte idéntica documentación a la exigida para el mismo.

En todo caso, el pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa por infracciones a la legislación de transporte será requisito necesario para que proceda la rehabilitación de las autorizaciones en relación con las cuales hayan cometido sus titulares las correspondientes infracciones.

La realización de los visados previstos en los apartados anteriores se llevará a cabo de acuerdo con los plazos y calendario que al efecto se determinen por la Dirección General de Transportes por Carretera o, de conformidad con lo previsto por ésta, por las comunidades autónomas que por delegación del Estado hayan de realizarlos.

La realización del visado periódico previsto en los apartados anteriores no será obstáculo para que la Administración pueda, en todo momento, comprobar el cumplimiento adecuado de los requisitos exigidos, recabando de la empresa titular de las autorizaciones la documentación acreditativa que estime pertinente.

3.2.4 Transmisión

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor podrán transmitirse a otros titulares, siempre que la Administración así lo posibilite realizando la novación subjetiva de las mismas en favor de sus adquirentes. En ningún caso, la novación subjetiva podrá suponer la domiciliación de la autorización en una comunidad autónoma distinta a aquella en que originariamente se obtuvo. Dicha novación estará condicionada a que el adquirente cumpla la totalidad de los requisitos previstos para el originario otorgamiento de las autorizaciones o bien sea previamente titular de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la misma comunidad autónoma.

De acuerdo con el ya citado Real Decreto 1076/2017, que establece normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, las autorizaciones habilitantes para el



arrendamiento de vehículos de turismo con conductor no podrán ser transmitidas hasta que hayan transcurrido dos años desde su expedición original por el órgano competente en materia de transporte terrestre, salvo en los supuestos de transmisión a favor de herederos en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de su titular.

El adquirente deberá acreditar que dispone de los vehículos a los que adscriba las autorizaciones transmitidas en los términos previstos reglamentariamente.

La novación subjetiva de las autorizaciones dará lugar a la sustitución de las tarjetas, en que las mismas estuvieran documentadas por otras cuyas especificaciones se adecuen a la novación autorizada.

El órgano competente no autorizará la transmisión de una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor cuando tenga conocimiento oficial de que se ha procedido a su embargo por órgano judicial o administrativo competente para ello.

El pago de todas las sanciones pecuniarias impuestas al cedente mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa por infracciones de la legislación de transportes, será requisito necesario para que proceda la transmisión de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

3.3 CONDUCTORES

Los conductores utilizados por las empresas dedicadas al arrendamiento de vehículos con conductor deberán encontrarse encuadrados en su organización empresarial de conformidad con lo que se dispone en el artículo 54.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y estar en posesión del permiso de conducción que resulte pertinente de conformidad con la reglamentación en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

3.4 VEHÍCULOS

De conformidad con lo previsto en el artículo 182 del ROTT, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haberse cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo bien una copia acreditativa de dicho contrato, siempre que contenga todas las menciones exigidas en la hoja de ruta, o bien la propia hoja de ruta.

El arrendamiento deberá encontrarse referido, en todo caso, a la capacidad total del vehículo que se haya de utilizar, sin que quepa alquilar sus plazas de forma separada a distintos arrendatarios.

Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto.

La disposición efectiva de los vehículos exigidos se acreditará mediante la presentación de los correspondientes permisos de circulación y, cuando éstos no se encuentren expedidos a nombre del titular de la autorización, del correspondiente contrato de arrendamiento.



Los vehículos dedicados a esta actividad no podrán llevar signos externos de identificación que induzcan a confusión con la actividad de los taxis. Sin perjuicio de ello, aquellas comunidades autónomas que hubieran asumido competencias en materia de estas autorizaciones podrán exigir que los vehículos se identifiquen externamente mediante algún distintivo.

Los vehículos a los que estén referidas las autorizaciones de arrendamiento con conductor podrán sustituirse por otros cuando así lo autorice el órgano competente mediante la referencia de la correspondiente autorización al nuevo vehículo.

Dicha sustitución quedará subordinada a que el vehículo sustituto cumpla los requisitos previstos en esta orden.

La sustitución del vehículo al que estuvieran referidas las autorizaciones dará lugar al cambio de las correspondientes tarjetas por otras cuyas especificaciones se adecuen a la sustitución autorizada.

*(La **Orden PCI/810/2018, de 27 de julio**, ha procedido a modificar el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, sobre placas de matrícula, para establecer que, en el caso de los vehículos automóviles destinados al servicio de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, el fondo de las placas de matrícula ordinaria traseras será de color azul, en lugar del color blanco actual. Como consecuencia de esta modificación y para facilitar su visibilidad, los caracteres consignados en las mismas se cambian de color negro al blanco.*

No obstante, los titulares de estos vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de la citada Orden (hasta el 31 de julio de 2018), dispondrán de un plazo de un año para adecuarse a esta exigencia. En ningún caso se modificará la numeración de la matrícula que ya tuviera asignada el vehículo, la cual se consignará en la nueva placa de matrícula trasera.)

3.5 HOJA DE RUTA

A efectos de control administrativo, la empresa titular de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberá cumplimentar una hoja de ruta por cada servicio, que deberá conservarse durante el plazo de un año, contado a partir de la fecha de celebración del contrato, a disposición de los servicios de inspección del transporte terrestre.

En cada hoja de ruta se hará constar el nombre y número del documento nacional de identidad o código de identificación fiscal del arrendador y el arrendatario; el lugar y fecha de celebración del contrato; el lugar, fecha y hora en que ha de iniciarse el servicio y el lugar y fecha en que haya de concluir; la matrícula del vehículo; así como el resto de las circunstancias que se establezcan, en su caso, por la Administración o que libremente pacten las partes.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá omitirse la identificación del lugar de finalización del servicio cuando el contrato señale expresamente que dicho lugar será libremente determinado por el cliente durante la prestación del servicio.

En aquellos casos en los que la copia acreditativa del contrato contenga los mismos datos exigibles para la hoja de ruta, no será necesario cumplimentar ésta.

En todo caso, la empresa arrendadora deberá conservar el contrato de arrendamiento de cada servicio, a disposición de los servicios de inspección del transporte terrestre, durante el plazo de un año contado a partir de su fecha de celebración.



3.6 REGISTRO DE COMUNICACIONES DE LOS SERVICIOS DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR

El artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por el RD 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, establece que:

A efectos de control, los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar a la Administración, por vía electrónica, en cualquier momento comprendido entre la contratación del servicio y el inicio de su prestación, los datos relativos al servicio que va a realizar.

Con este fin, La Dirección General de Transporte Terrestre ha habilitado un registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, que se encontrará operativo desde el 1 de abril de 2019 (Resolución de 15 de marzo de 2019, de la Dirección General de Transporte Terrestre).

Podrá accederse al RVTC para realizar las correspondientes comunicaciones, a través de las dos formas siguientes:

- a) Utilizando la aplicación web <https://sede.fomento.gob.es/RegistroVTC/>, disponible en la sede electrónica del Ministerio de Fomento, en área de transporte terrestre.
- b) Mediante plataforma digital y utilizando el servicio web disponible a tal efecto en la sede electrónica del Ministerio de Fomento.

Personas que podrán acceder al Registro

Podrán acceder al RVTC para comunicar los datos relativos a un servicio, las siguientes personas:

- a) En todo caso, la persona física o jurídica titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor a cuyo amparo se realiza el servicio.
- b) Cualquier persona física o jurídica a quien el titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor a cuyo amparo se realiza el servicio hubiese autorizado para realizar esa clase de comunicación.

Los titulares de autorizaciones que pretendan autorizar a otra persona para comunicar los datos relativos a los servicios que realizan, deberán comunicarlo al RVTC, identificando a la persona autorizada mediante su NIF o NIE y señalando las matrículas de los vehículos cuyos servicios podrán comunicar.

Los datos que deberán cumplimentar son los siguientes:

- a) Nombre y NIF o NIE del titular del arrendador del servicio.





Los datos consignados en este campo deberán corresponder al titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando hubiera sido éste quien hubiese contratado directamente el servicio con el arrendatario. Cuando el servicio se hubiese contratado utilizando la intermediación de otra empresa, los datos señalados deberán ser los correspondientes a la empresa intermediaria, que, a tal efecto, deberá haber sido autorizada para realizar la comunicación por el titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor.

- b) Nombre y NIF o NIE o, en su caso, número de pasaporte del arrendatario del servicio.
- c) Lugar y fecha de celebración del contrato de arrendamiento.
- d) Matrícula del vehículo que ha de realizar el servicio.
- e) Lugar, fecha y hora en que ha de iniciarse.
- f) Lugar y fecha en que ha de concluir el servicio.
 - Este dato se podrá modificar, si en el contrato figura que el destino del servicio será libremente determinado por el cliente.
- g) Sólo en el caso de que el servicio haya de iniciarse y finalizarse en el mismo lugar, deberá cumplimentarse el punto del recorrido que se encuentre más alejado de dicho lugar.

El dato de los lugares de inicio y finalización, o punto del recorrido más alejado del lugar de origen y destino, se especificarán indicando la provincia, municipio, calle y número en que se ubiquen.

Justificación de la comunicación de un servicio y consulta de los servicios comunicados

El titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor a cuyo amparo se hayan realizado los servicios o las personas que, se encuentren autorizadas para comunicar datos al RVTC podrán obtener un resguardo identificativo de las comunicaciones que hayan realizado y, asimismo, podrán consultar en cualquier momento la información obrante en relación con los servicios que hayan comunicado.



TEMA

11

VEHÍCULOS PRIORITARIOS

1. <u>Vehículos prioritarios</u>	268
1.1.- Concepto	
1.2.- Clases	
2. <u>Tranvías</u>	269
2.1.- Normas que regulan su circulación	
3. <u>Vehículos prioritarios en sentido estricto</u>	269
3.1.- Concepto	
3.2.- Clases de vehículos prioritarios	
3.3.- Señalización especial de los vehículos prioritarios	
3.3.1.- Señales luminosas	
3.3.2.- Señales acústicas	
3.3.3.- Señalización específica de los vehículos de policía	
4. <u>Normas específicas sobre el transporte sanitario</u>	272
4.1.- Autorizaciones	
4.1.1.- Autorizaciones de transporte público	
4.1.2.- Autorizaciones de transporte privado complementario	
4.2.- Vehículos	
4.2.1.- Clases	
4.2.2.- Características técnico-sanitarias	
4.2.3.- Vehículos procedentes de otros estados	
4.3.- Dotación de personal	
4.3.1.- Dotación mínima de vehículos	
4.3.2.- Dotación de personal en las empresas	
4.3.3.- Personal voluntario de entidades benéficas	
4.4.- Régimen sancionador	
5. <u>Vehículos no prioritarios en servicio de urgencia</u>	285
6. <u>Vehículos en servicios especiales</u>	285
6.1.- Señalización y vehículos que deben utilizarla	
6.1.1.- Señal V-2	
6.1.2.- Colocación de la señal	
6.1.3.- Autorización para su montaje y utilización	
6.2.- Señal V-21 cartel avisador de acompañamiento de vehículo especial o de vehículos en régimen de transporte especial	
6.3.- V-22 cartel avisador de acompañamiento de ciclistas	



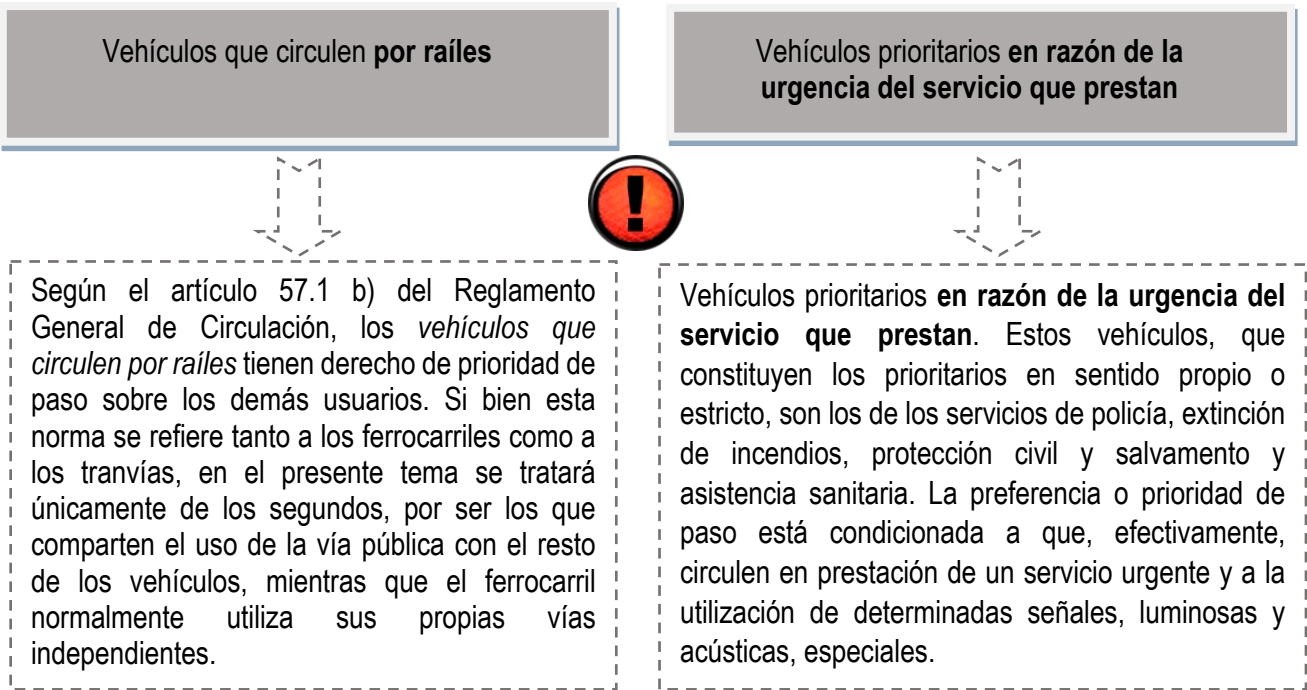
1 VEHÍCULOS PRIORITARIOS

1.1 CONCEPTO

Vehículo prioritario, en un sentido muy amplio, es aquel que goza de un derecho de preferencia o prioridad de paso en el cruce o encuentro con otros usuarios de la vía, especialmente con otros vehículos.

1.2 CLASES

La preferencia o prioridad de paso puede derivarse de dos causas diferentes, que permiten clasificar a los vehículos prioritarios en otras tantas categorías:



Más adelante se tratará de las normas específicas que regulan su circulación.



2 TRANVÍAS

2.1 NORMAS QUE REGULAN SU CIRCULACIÓN



Tranvía es el vehículo que marcha sobre raíles instalados en la vía, según el Anexo II del Reglamento General de Vehículos. Aunque actualmente en todos los países donde aún circulan son movidos por energía eléctrica, esta circunstancia no es esencial para el concepto de esta clase de vehículos, recuérdese que los primeros eran de tracción animal.

Por otra parte, aunque generalmente están destinados al transporte de personas, existen excepciones, como en el caso de los que transportan materiales para la conservación y reparación de las vías.

3 VEHÍCULOS PRIORITARIOS EN SENTIDO ESTRICTO

3.1 CONCEPTO

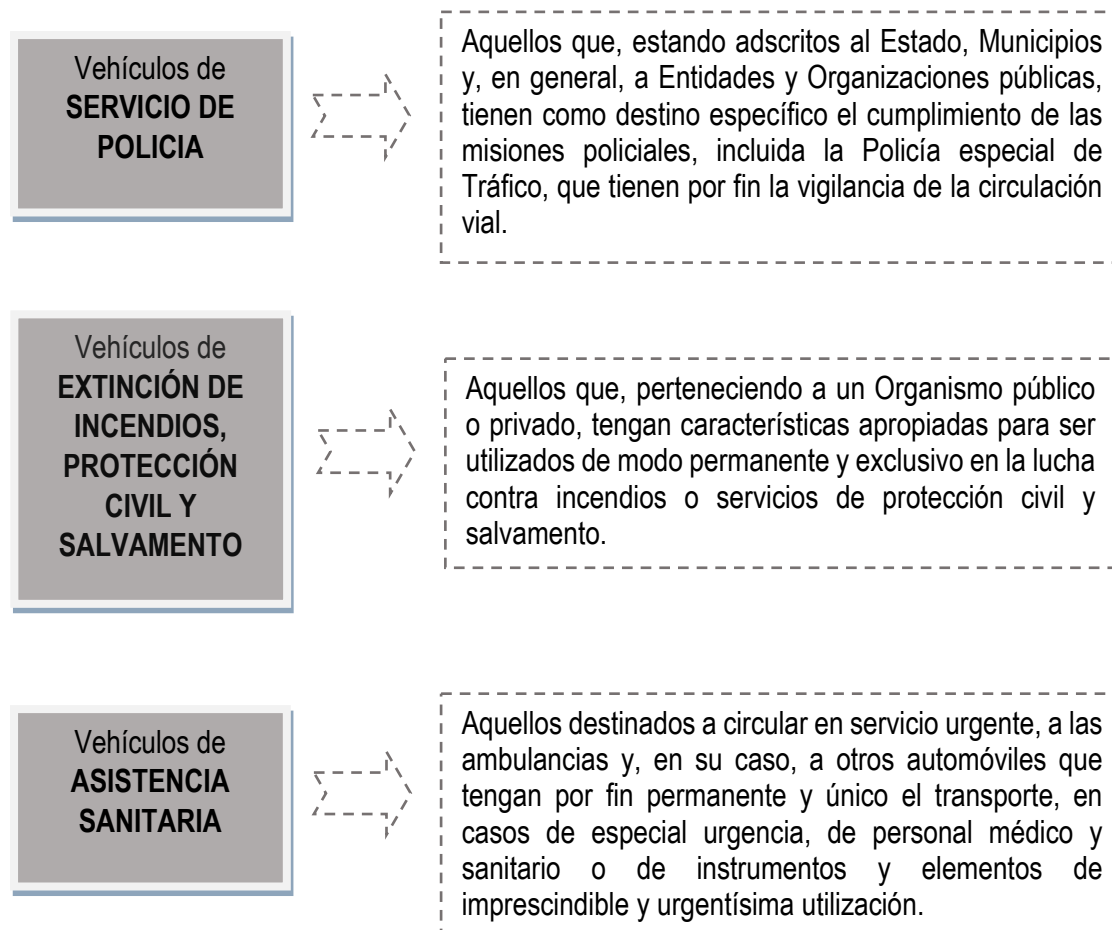
Según el artículo 68.2 del Reglamento General de Circulación, tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de **policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento o de asistencia sanitaria** (pública o privada) que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa V-1, descrita en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos, y del aparato emisor de señales acústicas especiales al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

Excepcionalmente, 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. Se trata de los casos en que los vehículos prioritarios circulen cumpliendo las normas generales de circulación y su presencia haya sido advertida por el resto de los usuarios, circunstancias en las que no es necesario tener constantemente en funcionamiento las señales acústicas.

En relación con estos vehículos, hay que distinguir entre el comportamiento de los demás conductores y usuarios de la vía pública y las facultades de los conductores de los propios vehículos prioritarios.

3.2 CLASES DE VEHÍCULOS PRIORITARIOS

Como ya se ha indicado, estos vehículos prioritarios, por el servicio a que se destinan, pueden ser de policía, de extinción de incendios, protección civil y salvamento o de asistencia sanitaria (pública o privada).



3.3 SEÑALIZACIÓN ESPECIAL DE LOS VEHÍCULOS PRIORITARIOS

Los vehículos prioritarios deben señalar su presencia mediante aparatos emisores de luces y señales acústicas especiales.

3.3.1 Señales luminosas

Entre las señales en los vehículos, recogidas en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos, se encuentra la **señal V-1** reservada a los vehículos prioritarios. Este dispositivo luminoso 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.



En la actualidad, esta señal está constituida por uno o dos dispositivos luminosos de color azul para los vehículos de policía y de color amarillo auto para los vehículos de asistencia sanitaria, extinción de incendios, protección civil y salvamento, homologados conforme al Reglamento ECE número 65.

No obstante, 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, haciéndose eco de las peticiones realizadas por las asociaciones y órganos de las Administraciones públicas relacionados con los vehículos de servicios de emergencias, ha unificado el color de los dispositivos luminosos de los vehículos prioritarios para que en todos los casos sea azul, estableciendo que: *"la señal luminosa de vehículo prioritario V-1 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologados conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65."*

Los titulares de los vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden PCI/810/2018) (hasta el 31 de julio de 2018), dispondrán de un plazo de dos años para adecuarse a esta modificación sobre la señal de color azul de vehículo prioritario.

Esta modificación contribuirá a mejorar la seguridad vial, toda vez que los usuarios de las vías públicas podrán reconocer por el color azul de las luces de los dispositivos luminosos que se trata de un vehículo prioritario y que, en consecuencia, tiene preferencia de paso. Con esta medida se equipara nuestra normativa con la existente en la mayoría de los países de Europa, sobre todo con los de nuestro entorno, que ya tienen previsto el color azul para los vehículos prioritarios.

La utilización de la señal V-1 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalado como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.



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 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 esta 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.

Opcionalmente, podrá instalarse en la parte más retrasada del plano superior del vehículo un dispositivo luminoso de las mismas características que el instalado en la parte delantera, en aquellos vehículos en los que por su configuración, este no sea visible por la parte posterior.

En los **vehículos de policía** se podrá, además, utilizar con carácter voluntario, **un sistema auxiliar constituido** por dos fuentes luminosas (intermitentes o estroboscópicas) de color azul. Este sistema será 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.



Está terminantemente prohibido el montaje y la utilización de la señal V-1 en vehículos que no sean prioritarios por no prestar los servicios antes indicados.

3.3.2 Señales acústicas

Los vehículos prioritarios señalarán, además, su presencia cuando circulen en prestación de un servicio urgente mediante señales acústicas especiales producidas por medio de sirenas, que deberán reunir las condiciones técnicas que establece el Real Decreto 2028/86, 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. Se prohíbe la utilización de estos aparatos en otros vehículos, así como la de aquellos cuyo sonido pueda inducir a confusión sobre la naturaleza del vehículo.

La autorización de instalación de estos aparatos se rige por las mismas reglas que la de los productores de las señales luminosas.

3.3.3 Señalización específica de los vehículos de policía

Los vehículos de policía deben llevar la señal V-3, recogida asimismo en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos, que señala los vehículos de esta clase en servicio no urgente.

Esta señal estará constituida por una rotulación, reflectante o no, en los costados del vehículo, que incorpora la denominación del cuerpo policial y su imagen corporativa. Además de la mencionada señal, los vehículos de policía podrán llevar:

- 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 reglamentariamente.
- 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, de color azul como la señal V-1, así como un cartel con la misma iluminación y rotulación del Cuerpo a que pertenecen.

4 NORMAS ESPECÍFICAS SOBRE EL TRANSPORTE SANITARIO

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), regula las normas relativas al transporte sanitario (artículos 133 a 138).

Posteriormente se ha dictado la **Orden PRE/1435/2013**, de 23 de julio, por la que se desarrolla el ROTT en materia de transporte sanitario por carretera, derogando la anterior Orden que regulaba esta materia (Orden de la Presidencia de 3 de septiembre de 1998).



El **transporte sanitario** es el que se realiza para el desplazamiento de personas enfermas, accidentadas o por otra razón sanitaria en vehículos especialmente acondicionados al efecto, según el artículo 133 del ROTT.



Estos servicios podrán prestarse con vehículos adecuados para el traslado individual de enfermos en camilla, dotados o no de equipamientos que permitan medidas asistenciales, o con vehículos acondicionados para el transporte colectivo de enfermos no aquejados de enfermedades transmisibles.

Las características técnicas, así como el equipamiento sanitario y la dotación de personal de cada uno de los distintos tipos de vehículos sanitarios previstos en el apartado anterior, serán determinados por Real Decreto a propuesta conjunta de los Ministros de Sanidad y Consumo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El Real Decreto 836/2012, de 25 de marzo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, complementa en este punto el Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre. El Real Decreto 22/2014 modifica el Real Decreto 836/2012.

El artículo 134 del ROTT establece que todos los vehículos de transporte sanitario, ya fueren de transporte público, privado u oficial deberán contar con una **certificación técnico-sanitaria** expedida por el órgano competente en materia de sanidad en el lugar en que dicho vehículo esté residenciado, acreditativa del cumplimiento de las condiciones técnico-sanitarias a que se refiere el punto anterior.

La referida certificación técnico-sanitaria, a partir de cumplirse el segundo año de antigüedad del vehículo, deberá ser renovada anualmente, previa inspección, llevada a cabo por el órgano competente, de los aspectos del vehículo o sus elementos que tengan repercusión a efectos sanitarios. Además de la inspección anual a efectos de renovación, los órganos sanitarios podrán realizar cuantas inspecciones estimen precisas y procederán conforme a los artículos 31.2 y 37 de la Ley General de Sanidad en el caso de que las mismas resultasen desfavorables.

4.1 AUTORIZACIONES

Para la realización de transporte sanitario será necesaria la previa obtención de la correspondiente autorización administrativa, **otorgada bien para transporte público o para transporte privado**. La autorización habilitará para realizar transporte exclusivamente con los vehículos que se le hayan vinculado mediante la inscripción de su matrícula en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte. No será precisa la autorización para la realización de transporte sanitario oficial por parte de



los órganos de la Administración con vehículos de su titularidad, sin perjuicio de cumplir las exigencias relativas a la antigüedad máxima para continuar dedicados a la realización de transporte sanitario que se prevén en el artículo 32.a) de la Orden PRE/1435/2013, así como las establecidas en el Real Decreto 836/2012, de 25 mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

Por otra parte, a efectos de control, la Administración expedirá una copia de la autorización referida a cada uno de los vehículos que la empresa pretenda utilizar a su amparo, previa comprobación de que cuenta con la referida certificación técnico-sanitaria.

Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte sanitario será necesaria la previa obtención de la certificación técnico-sanitaria citada. Cuando la certificación técnico-sanitaria sea suspendida, retirada



o no renovada en el plazo establecido, se considerará automáticamente que el vehículo al que estaba referida queda inhabilitado para realizar transporte sanitario.

El órgano competente para el otorgamiento de la autorización de transporte sanitario procederá a la inmediata exclusión de dicho vehículo de la relación de los que se encuentran adscritos a la autorización, tan pronto le sea comunicada por el órgano competente en materia de sanidad la suspensión, retirada o renovación de la certificación técnico-sanitaria.

Los **vehículos** a que estén referidas las autorizaciones de transporte sanitario deberán cumplir las condiciones de antigüedad máxima que, tanto a efectos del otorgamiento de la autorización como de mantenimiento de la misma, se determine por Orden conjunta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo.

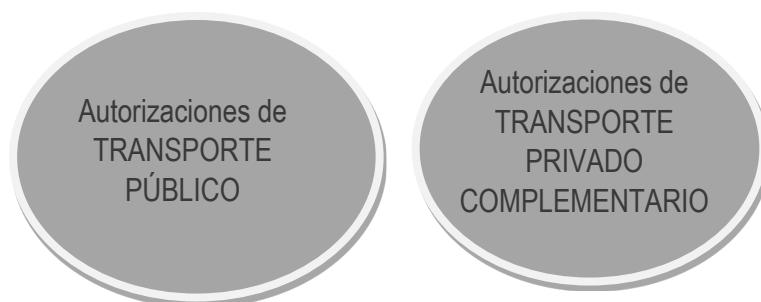
Para que un vehículo pueda ser adscrito a una autorización de transporte sanitario deberá resultar acreditado que se encuentra provisto de la correspondiente certificación técnico sanitaria en vigor y que su titular dispone del mismo en propiedad, arrendamiento financiero, tipo “leasing”, o arrendamiento ordinario, siempre que en este último supuesto se cumplan las condiciones previstas en el artículo 133.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Las autorizaciones de transporte sanitario deberán especificar el tipo de vehículos para el que se conceden, y habilitarán para la realización del transporte tanto urbano como interurbano en todo el territorio nacional.

El artículo 136 del ROTT establece que las autorizaciones de transporte sanitario deberán estar **domiciliadas** en la localidad en la que los vehículos tengan su base de operaciones, debiendo ser modificada dicha domiciliación cuando pasen a prestar servicios con carácter habitual en otra localidad.

El artículo 8 de la Orden PRE/1435/2013, establece que las autorizaciones de transporte sanitario público y privado complementario se otorgarán **sin plazo de duración prefijado**, si bien su validez quedará condicionada a la comprobación periódica de la subsistencia de las condiciones que originariamente justificaron su otorgamiento y de aquellas otras que, aun no siendo exigidas inicialmente, resulten de obligado cumplimiento. Esta comprobación se hará conforme al correspondiente **visado**, que deberá realizarse cada dos años ante el órgano competente de conformidad con dispuesto en el artículo 42 del ROTT.

Además del visado periódico, la Administración podrá comprobar, en cualquier momento, el adecuado cumplimiento de las condiciones que dieron lugar al otorgamiento de las autorizaciones o que constituyen requisitos para su validez, recabando de su titular la documentación acreditativa que estime pertinente.



4.1.1 Autorizaciones de transporte público

DOMICILIO de las autorizaciones

Según el artículo 9 de la Orden PRE/1435/2013 deberán estar domiciliadas, por regla general, en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal. Excepcionalmente, podrá domiciliarse en lugar distinto cuando su titular justifique que su actividad principal no es la de transporte sanitario y que, como consecuencia, tiene su domicilio fiscal en el lugar en que realiza su actividad principal, si bien dispone de unos locales abiertos al público allí donde solicita domiciliarla, en los que pretende centralizar la actividad de transporte sanitario.

El cambio de domicilio inicialmente asignado a la autorización estará condicionado a que se justifique documentalmente que se cumplen las condiciones descritas en el apartado anterior ante el órgano competente por razón del lugar en que se pretenda la nueva localización.

REQUISITOS

A partir del 1 de enero de 2014, fecha de la entrada en vigor de la Orden PRE/1435/2013 antes citada, la empresa titular de una autorización de transporte público debe cumplir, en todo momento, los siguientes requisitos. Entre otros destacamos:

- a) Si no se trata de una persona física, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren. No podrá otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona, a comunidades de bienes, ni a personas jurídicas sin ánimo de lucro.
- b) Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, o en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.
- c) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas en la legislación vigente.
- d) Cumplir las obligaciones laborales y sociales establecidas en la legislación correspondiente.
- e) Disponer de un local abierto al público. Según el artículo 14 de la citada Orden, en poblaciones de más de 20.000 habitantes, las empresas deberán disponer, en todo momento, de un local distinto al domicilio privado de su titular (abierto al público) previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales, en el lugar en que se encuentre domiciliada la autorización. La empresa deberá acreditar, asimismo, que dispone en dicho local de los medios y la tecnología que permitan prestar atención durante las 24 horas del día y la comunicación y transmisión de datos a sus medios asistenciales, así como la localización geográfica de los vehículos.
- f) Disponer de al menos 5 vehículos que cumplan las condiciones exigidas en la Orden PRE/1435/2013. Las empresas que a la entrada en vigor de la disposición transitoria cuarta de dicha Orden sean titulares de autorizaciones de transporte sanitario público y no dispongan del número mínimo exigido, podrán seguir prestando sus servicios.





Dichas empresas podrán adscribir progresivamente nuevos vehículos a su autorización hasta alcanzar dicho número mínimo, momento a partir del cual se les aplicará el régimen general en relación con ese requisito. En tanto no superen ese número mínimo, las referidas empresas no podrán reducir en ningún momento el número de vehículos que tengan adscritos a su autorización.

- g) La empresa deberá tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que se causen con ocasión del transporte, hasta, al menos, la cantidad de 50 millones de euros, circunstancia que se acreditará mediante el justificante de la suscripción del correspondiente seguro.
- h) Estar en posesión del certificado ISO 9001, según los requisitos de la norma UNE 179002:2008 (Servicios sanitarios. Sistemas de gestión de la calidad para empresas de transporte sanitario).
- i) Contar al menos con un profesional que haya obtenido el certificado acreditativo de haber superado el Curso Superior en Gestión de Transporte Sanitario u otra titulación superior relacionada con la materia, entre las personas que de manera efectiva y permanente dirijan la empresa.

RÉGIMEN de las autorizaciones

OTORGAMIENTO

El *otorgamiento de la autorización* tiene carácter reglado, debiendo expedirse siempre que el solicitante acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos.

No obstante lo anterior, no se otorgará cuando el interesado sea titular de otra autorización de transporte sanitario cuya validez se encuentre, por cualquier causa, suspendida o se halle en período de rehabilitación tras haber sido caducada por falta de visado, salvo que previamente renuncie a ésta.

RENUNCIA

Asimismo, el titular de una autorización podrá *renunciar* a ella en cualquier momento, devolviendo a la Administración las tarjetas en que ésta y sus copias certificadas se hallen documentadas, las cuales serán, en consecuencia, canceladas.

No obstante, el órgano competente no cancelará la autorización cuando tenga conocimiento oficial de que se ha procedido a su embargo por órgano judicial o administrativo competente para ello, en cuyo caso las declarará suspendidas de oficio.

VISADO

De conformidad con lo que se dispone el artículo 42 de la ROTT, la Administración deberá visar bienalmente todas las autorizaciones de transporte, con arreglo a los plazos que, a tal efecto, señale la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

Cuando con ocasión del visado, se detecte el incumplimiento de alguna de las condiciones establecidas para su obtención, el órgano competente requerirá al titular de la autorización para que en un plazo de diez días, acredite su efectivo cumplimiento. De no resultar acreditado tal extremo en el referido plazo, la autorización perderá automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido, si bien el órgano competente deberá notificarlo a quien era su titular.



Las autorizaciones de transporte público invalidadas podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, si así se solicita, dentro del período de un año contado a partir de la notificación a su titular y resulta acreditado el cumplimiento de todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.

PAGO DE SANCIONES

El *pago de las sanciones pecuniarias* impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por infracciones a la legislación de transportes, será requisito necesario para:

- El otorgamiento de la autorización de transporte.
- La expedición de nuevas copias certificadas de la autorización.
- El visado de las autorizaciones.

4.1.2 Autorizaciones de transporte privado complementario

DOMICILIO de las autorizaciones

Según el artículo 24 de la Orden PRE/1435/2013, deberán estar domiciliadas en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal. Excepcionalmente, no obstante, podrán domiciliarse en un lugar distinto, cuando su titular acredite que dispone en este de unos locales o instalaciones en las que realiza la parte de su actividad principal en relación con la cual resulta preciso el transporte complementario.

REQUISITOS

Para su otorgamiento es necesario el cumplimiento, entre otros, de los siguientes requisitos por parte del solicitante:

- a) Justificación de la necesidad de realizar el transporte sanitario para el que se solicita la autorización de acuerdo con la naturaleza y el volumen de la actividad de la empresa o entidad, pudiendo el órgano competente, en función de los datos obtenidos, limitar el número de los vehículos para los que se concede la autorización.
- b) La empresa deberá estar dedicada a una finalidad principal distinta de la de transporte sanitario.
- c) La empresa deberá encontrarse al corriente de sus obligaciones fiscales, laborales y sociales.
- d) El volumen de transporte autorizado a la empresa deberá ser acorde con las exigencias del transporte sanitario que, razonablemente, pueda verse obligada a atender.
- e) Los vehículos a los que hayan de estar referidas las autorizaciones habrán de cumplir las características previstas en el artículo 5 de la Orden PRE/1435/2013.



RÉGIMEN de las autorizaciones

Para obtener nuevas copias certificadas de una autorización, su titular habrá de acreditar ante el órgano administrativo competente que las necesidades de transporte propio de su empresa han crecido en proporción al aumento de flota que pretende, y que dispone de los vehículos a que han de inscribirse y que, en el momento de la solicitud, dispone del número de conductores que resulte pertinente.

El visado de las autorizaciones requerirá la acreditación del mantenimiento de los requisitos exigidos señalados en la Orden PRE/1435/2013.

En el visado y rehabilitación, en su caso, de las autorizaciones caducadas por falta de visado, se seguirán las normas previstas para las autorizaciones de transporte sanitario público señaladas en el apartado anterior.

Asimismo, el titular de la autorización podrá renunciar a ella o reducir el número de copias en cualquier momento, devolviendo a la Administración las tarjetas en que se encuentren documentadas.

4.2 VEHÍCULOS

El Anexo II del Reglamento General de Vehículos define la ambulancia como automóvil acondicionado para el transporte de personas enfermas o accidentadas.

El Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo (BOE núm. 137, de 8 de junio) establece las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, según su clase. Estos requisitos tienen el carácter de mínimos.

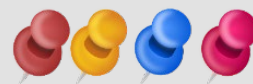
Estas normas no serán de aplicación a los transportes oficiales sanitarios realizados por las Fuerzas Armadas, los cuales se regirán por sus normas específicas, que se ajustarán, en cuanto sus peculiares características lo permitan, a las condiciones técnico-sanitarias establecidas con carácter general.

Certificación técnico-sanitaria

De conformidad con el artículo 31 de la Orden PRE/1435/2013, los vehículos de transporte sanitario sujetos al Real Decreto 836/2012, deberán contar con la certificación técnico-sanitaria expedida por el órgano competente en materia de sanidad en el lugar en que se domicilie la autorización de transporte sanitario en que pretendan ampararse.

Para su obtención, será necesario acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

REQUISITOS



- a) El vehículo deberá estar matriculado y habilitado para circular y no podrá superar la antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación.
-
- b) El vehículo deberá cumplir las condiciones técnico sanitarias que para la clase de vehículos sanitarios a que pertenezca se exigen en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo.
-
- c) Permiso de circulación del vehículo en el que conste como destino del vehículo la actividad del transporte sanitario.
-
- d) Ficha de inspección técnica del vehículo en la que figure hallarse vigente el

Esta certificación se **otorgará** por un plazo de duración de *dos años* para vehículos nuevos y, *anuales* a partir del segundo año de antigüedad, hasta los diez años de antigüedad (la máxima para estos vehículos).

Los titulares de los vehículos de transporte sanitario deberán solicitar la **renovación** de la certificación con al menos un mes de antelación a la finalización del plazo de vigencia de la anterior aportando la documentación exigida. La falta de renovación en el plazo previsto dará lugar a la pérdida de su validez.

4.2.1 Clases

Según el artículo 2 del mencionado Real Decreto 836/2012, el transporte sanitario por carretera podrá ser realizado por los siguientes tipos de vehículos:

Ambulancias no asistenciales



No están acondicionadas para la asistencia sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:

- *Ambulancias de clase A1, o convencionales.* Destinadas al transporte de pacientes en camilla.
- *Ambulancias de clase A2, o de transporte colectivo.* Acondicionadas para el transporte conjunto de enfermos cuyo traslado no revista carácter de urgencia, ni estén aquejados de enfermedades infecto-contagiosas.

Ambulancias asistenciales



Acondionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:

- *Ambulancias de clase B.* Destinadas a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial.
- *Ambulancias de clase C.* Destinadas a proporcionar soporte vital avanzado.



4.2.2 Características técnico-sanitarias

El artículo 3 del Real Decreto 836/2012 determina las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal mínimos de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

De estas características, unas son comunes a todo tipo de ambulancias y otras específicas para cada clase. Veamos en detalle las comunes.



Identificación y señalización

- a) Identificación exterior que permita distinguir claramente que se trata de una ambulancia, mediante la inscripción de la palabra "Ambulancia" detrás y delante. La inscripción delantera se realizará en sentido inverso para que pueda ser leído por reflexión.
- b) Señalización luminosa y acústica de preferencia de paso ajustada a lo dispuesto en la reglamentación vigente.

Documentos obligatorios

- a) Registro de desinfecciones del habitáculo y del equipamiento.
- b) Libro de reclamaciones.

Vehículo

- a) Vehículo con potencia fiscal, suspensión y sistema de freno adaptados a la reglamentación vigente para el transporte de personas.
- b) Faros antiniebla anteriores y posteriores.
- c) Indicadores intermitentes de parada.
- d) Extintor de incendios, con arreglo a lo dispuesto en la reglamentación vigente.
- e) Neumáticos de invierno, o en su defecto cadenas para hielo y nieve, al menos para el período comprendido entre noviembre y marzo, ambos incluidos.
- f) Herramientas para la atención del vehículo.
- g) Señales triangulares de peligro.

Célula sanitaria

- a) Lunas translúcidas. En el caso de los vehículos de transporte colectivo podrán optar por otro dispositivo que asegure eventualmente la intimidad del paciente.
- b) Climatización e iluminación independientes de las del habitáculo del conductor.
- c) Medidas de isoterminia e insonorización aplicadas a la carrocería.
- d) Revestimientos interiores de las paredes lisos y sin elementos cortantes y suelo antideslizante, todos ellos impermeables, autoextinguibles, lavables y resistentes a los desinfectantes habituales.
- e) Puerta lateral derecha y puerta trasera con altura suficiente para permitir el fácil acceso del paciente.
- f) Armarios para material, instrumental y lencería.
- g) Cuña y botella irrompibles.

Cada una de las distintas clases de ambulancia deberá cumplir las condiciones que específicamente se señalan en la norma UNE-EN 179:2007+A1:2010.

Las ambulancias asistenciales deberán contar, además, con dispositivos de transmisión de datos y localización GPS con su Centro de Coordinación de Urgencias (CCU). Debe garantizarse en todo momento la localización del vehículo con el Centro de Gestión del Tráfico correspondiente, bien por comunicación directa desde el vehículo o bien desde el citado centro.





4.2.3 Vehículos procedentes de otros estados

Lo dispuesto en el Real Decreto 836/2012 no impedirá la utilización en España de vehículos de transporte sanitario fabricados o comercializados legalmente en otros Estados miembro de la Unión Europea o fabricados legalmente en otros Estados miembro de la Asociación Europea de Libre Comercio que sean signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, siempre que se garanticen las características técnico-sanitarias equivalentes a las exigidas por la legislación española.

Lo dispuesto en el apartado anterior será también de aplicación a los vehículos de transporte sanitario fabricados o comercializados legalmente en un Estado que tenga un Acuerdo de Asociación Aduanera con la Unión Europea, cuando este acuerdo reconozca a esos vehículos el mismo tratamiento que a los fabricados o comercializados en un Estado miembro de la Unión Europea.



4.3 DOTACIÓN DE PERSONAL

4.3.1 Dotación mínima de vehículos

Los vehículos destinados a la prestación de los servicios de transporte sanitario deberán contar durante su realización con la siguiente dotación de personal:



Las ambulancias **NO**
asistenciales de
clases A1 y A2



Deberán contar al menos con un *conductor* que ostente, como mínimo, el certificado de profesionalidad de transporte sanitario previsto en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo y, cuando el tipo de servicio lo requiera, otro en funciones de ayudante con la misma cualificación.

Las ambulancias
asistenciales de
clase B



Deberán contar al menos con un *conductor* que esté en posesión del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias, previsto en el Real Decreto 1397/2007, de 29 de octubre, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido y otro en funciones de ayudante que ostente, como mínimo, la misma titulación.

Las ambulancias
asistenciales de
clase C



Deberán contar al menos con un *conductor* que esté en posesión del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias o correspondiente título extranjero homologado o reconocido, con un *enfermero* que ostente el título universitario de Diplomado en Enfermería o título de Grado que habilite para el ejercicio de la profesión regulada de enfermería, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido. Asimismo, cuando la asistencia a prestar lo requiera deberá contar con un *médico* que esté en posesión del título universitario de Licenciado en Medicina o título de Grado que habilite para el ejercicio de la profesión regulada de médico, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido.



4.3.2 Dotación de personal en las empresas

La dotación mínima de personal con que deberá contar en todo caso la empresa o entidad, de conformidad con lo que, a tal efecto, determinen conjuntamente los Ministros de Fomento y de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, pertenecerá a la plantilla de la empresa o entidad titular de la autorización de transporte sanitario que deberá acreditar encontrarse en situación de alta y al corriente de pago en las cuotas del régimen que corresponda de la Seguridad Social.

4.3.3 Personal voluntario de entidades benéficas

De conformidad con la disposición adicional sexta del Real Decreto 836/2012, el personal voluntario que desempeñe las funciones de conductor o de conductor en funciones de ayudante en las ambulancias destinadas a la prestación de los servicios de transporte sanitario de Cruz Roja Española o de otras entidades cuya actividad principal sea la prestación de servicios de asistencia sanitaria con una finalidad humanitaria y social de carácter general, deberá ostentar, como mínimo, el certificado de profesionalidad de transporte sanitario previsto en el Real Decreto 836/2012, de 20 de mayo, por el que se establecen dos certificados de profesionalidad de la familia profesional Sanidad que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad, sin que le resulten de aplicación los requisitos de formación establecidos en el apartado 4.3.1. anterior.

Cruz Roja Española y demás entidades benéficas a las que se refiere el apartado anterior deberán, a efectos de lo dispuesto sobre la dotación mínima de personal previsto en el apartado 4.3.2 anterior, acreditar la condición de voluntarios de quienes desempeñen las funciones de conductor o de conductor en funciones de ayudante en las ambulancias destinadas a la prestación de los servicios de transporte sanitario por carretera de acuerdo a lo previsto en la Ley 6/1996, de 15 de enero, del Voluntariado y demás legislación de desarrollo que resulte de aplicación.

4.4 RÉGIMEN SANCIONADOR

El incumplimiento de las condiciones de la autorización de transporte sanitario será sancionado de conformidad con lo establecido en el Título V de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El incumplimiento de las condiciones de la certificación técnico-sanitaria será sancionado de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo VI del Título I de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad



5 VEHÍCULOS NO PRIORITARIOS EN SERVICIO DE URGENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento General de Circulación, 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, o agitando un pañuelo o procedimiento similar. Las advertencias acústicas podrán sustituirse, incluso en poblado, por la utilización en forma intermitente de los alumbrados de corto o de largo alcance, o de ambos alternativamente, a intervalos muy cortos y de modo que se evite el deslumbramiento.



Estos conductores deberán respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones, pero los demás usuarios de la vía procurarán facilitarles el paso.

En cualquier momento, la Autoridad o sus agentes podrán exigir la justificación de la urgencia del servicio.

6 VEHÍCULOS EN SERVICIOS ESPECIALES



Los vehículos en servicios especiales **NO** son vehículos prioritarios, pero pueden utilizar señales luminosas específicas (nunca señales acústicas) determinados vehículos, por el servicio a que se destinan o por la clase de transporte que realizan.

6.1 SEÑALIZACIÓN Y VEHÍCULOS QUE DEBEN UTILIZARLA

6.1.1 Señal V-2

Según el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos, utilizarán la señal luminosa V-2 VEHÍCULO-OBSTÁCULO EN LA VÍA (tras la modificación introducida por el Orden PRE/52/2010, de 21 de enero), consistente en una luz de color amarillo auto, debidamente homologada.

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.

La utilización de la señal V-2 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalado como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.

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 los párrafos anteriores.

6.1.2 Colocación de la señal

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.

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:

CARACTERÍSTICAS

- a) Los distintivos serán de material retrorreflectante de las clases 1 o 2, según la norma UNE-EN 12899, con franjas alternas rojas y blancas.
- b) La inclinación de las franjas será de 45° 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 m²; en la parte trasera de 0,32 m² y en los laterales de 0,16 m².



6.1.3 Autorización para su montaje y utilización

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 han indicado con anterioridad.

6.2 SEÑAL V-21 CARTEL AVISADOR DE ACOMPAÑAMIENTO DE VEHÍCULO ESPECIAL O DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL

Esta señal indica la circulación próxima de un vehículo en régimen de transporte especial o vehículo especial.

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.

La señal 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).

En esta señal deberá figurar la palabra ESPECIAL. Sus dimensiones, color, contenido y características técnicas se ajustarán a lo que se determina reglamentariamente. La señal V-2 podrá ir incorporada a esta señal formando un conjunto.

6.3 SEÑALIZACIÓN ESPECIAL DE LOS VEHÍCULOS PRIORITARIOS

La señal V-22 indica la circulación próxima de ciclistas.

Deberán llevar en todo momento esta señal los vehículos cuando circulen solo en función y servicio de acompañamiento a la circulación de ciclistas.

La señal 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).

Esta señal tendrá inscrita en la parte izquierda la señal P-22 y en la parte derecha la palabra CICLISTAS. Sus dimensiones, color, contenido y características técnicas se ajustarán a lo que se determina reglamentariamente.

La señal V-2 podrá ir incorporada a esta señal formando un conjunto.



TEMA

12

VEHÍCULOS ESPECIALES

1. Vehículos especiales: concepto y clases.

289

1.1.- Concepto

1.2.- Clases

1.2.1.- Vehículos agrícolas

1.2.2.- Tractores y maquinaria para obras o servicios

2. Anchura máxima.

293

3. Masas remolcables para vehículos agrícolas.

294

3.1.- Vehículos remolcables

3.2.- Limitaciones específicas

4. Permiso de conducción.

296

4.1.- Vehículos especiales agrícolas

4.2.- Vehículos especiales no agrícolas

5. Requisitos para su circulación.

297

5.1.- Matriculación

5.2.- Accesorios, repuestos y herramientas

5.3.- Señalización especial

5.4.- Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial

5.5.- Condiciones técnicas que deben reunir los vehículos especiales

5.5.1.- Condiciones generales

5.5.2.- Condiciones especiales



1 VEHÍCULOS ESPECIALES: CONCEPTO Y CLASES

1.1 CONCEPTO

Según el Anexo II del Reglamento General de Vehículos, **vehículo especial** (V.E.) es aquel, autopulsado 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 reglamentariamente o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.



Se trata, en términos generales, de unos vehículos destinados a usos muy específicos, multiplicados por el avance industrial, que eran prácticamente desconocidos en España en la época en que se publicó el Código de la Circulación y que, por tanto, no tenían encaje en las definiciones de vehículos contenidas en el artículo 4 del mismo.

1.2 CLASES

A los efectos del Reglamento General de Vehículos y de la Ley de Seguridad Vial, los vehículos especiales se clasifican en dos grandes grupos: vehículos agrícolas y tractores y maquinaria para obras o servicios.



Vehículos
agrícolas

Tractores y
maquinarias para
obras o servicios

1.2.1 Vehículos agrícolas

Vehículos agrícolas son los concebidos para labores específicas de las explotaciones agrícolas, ganaderas o forestales. Dentro de ellos se distinguen varias categorías, definidas en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos.

Son los concebidos para labores específicas de las explotaciones agrícolas, ganaderas o forestales. Dentro de ellos se distinguen varias categorías, definidas en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos.



Tractor agrícola	Es el 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 un apero o bastidor auxiliar con ruedas. Se consideran equiparadas a motocultor las máquinas agrícolas autopropulsadas: motoguadañadoras, motosegadoras y similares, cuya masa máxima autorizada no exceda de 1.000 kilogramos.
Tractocarro	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en el 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 y 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 contruidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos a los efectos del Reglamento General de Vehículos, así como también el resto de maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa. Por lo tanto, los aperos son la maquinaria intercambiable <u>completamente levantada del suelo o que no pueda articularse alrededor de un eje vertical</u> (lo que se consigue mediante el acoplamiento de la máquina al enganche tripuntal del tractor(1)) cuando el vehículo al que está unida circule por vías abiertas al tráfico.
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 los semirremolques agrícolas.

1.2.2 Tractores y maquinaria para obras o servicios

Los tractores y maquinaria para obras o servicios son los vehículos especiales concebidos y contruidos para su utilización en obras o para realizar servicios determinados, tales como tractores no agrícolas, pintabandas, excavadoras, motoniveladoras, cargadoras, vibradoras, apisonadoras, extractores de fango y quitanieves.

Entre los vehículos especiales de obras o servicios, definidos en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos pueden citarse los siguientes:

Tractor de obras	Vehículo especial autopulsado, de dos o más ejes, concebido y contruido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.
Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopulsado, de dos o más ejes, concebido y contruido para efectuar trabajos de obras.
Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y contruido para efectuar trabajos de obras y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
Tractor de servicios	Vehículo especial autopulsado de dos más ejes, concebido y contruido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.
Maquinaria de servicios automotriz	Vehículo especial autopulsado de dos o más ejes concebido y contruido para efectuar servicios determinados.
Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial concebido y contruido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
Carretilla transportadora elevadora	Vehículo provisto de pequeña grúa u horquilla-plataforma para transportar o elevar pequeñas cargas, en recorridos generalmente cortos.
Barredora	Vehículo para barrer carreteras y calles de poblaciones.

Extractor de fangos	⇒	Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y alcantarillas.
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.
Autobomba	⇒	Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.
Bomba de hormigonar	⇒	Vehículo autobomba especialmente diseñado para movimiento de hormigón fluido.
Grupo electrógeno	⇒	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
Compresor	⇒	Vehículo destinado a producir aire comprimido y transmitirlo a diversas herramientas o a locales con ambiente enrarecido.
Perforadora	⇒	Vehículo destinado a realizar perforaciones profundas en la tierra.
Excavadora	⇒	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
Retroexcavadora	⇒	Vehículo diseñado con la misma finalidad que el anterior, pero con cuchara de ataque hacia la máquina, igualmente acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
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. Se trata de los vehículos conocidos como "bulldozers".
Cargadora retroexcavadora	⇒	Vehículo provisto de cuchara cargadora en su parte delantera y de otra retroexcavadora en su parte posterior.
Trailla	⇒	Vehículo que arranca, recoge, traslada y extiende tierras. Si es autopulsado, se denomina mototrailla.

Compactor vibratorio	⇒	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales mediante su peso y vibración.
Compactor estático	⇒	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales exclusivamente mediante su peso. Este vehículo es el que comúnmente se conoce como apisonadora.
Riego asfático	⇒	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diversos pavimentos betún asfáltico fluidificado.
Pintabandas	⇒	Vehículo usado para realizar líneas de señalizaciones y prescripciones en el suelo (marcas viales).
Quitanieves	⇒	Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.
Niveladora	⇒	Vehículo que se utiliza para configurar toda clase de perfiles y extender el material arrancado o depositado. Si es autopropulsado, se denomina motoniveladora.
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.

2 ANCHURA MÁXIMA

Los vehículos especiales deberán ajustarse en masas y dimensiones a lo dispuesto en el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos para poder circular sin necesidad de autorización especial, pero sus **anchuras de circulación** se determinan de una manera específica.



ANCHURAS DE CIRCULACIÓN	
Para...	Su anchura de circulación será...
Los tractores agrícolas, portadores, motocultores, tractocarros y sus remolques	La del vehículo parado, incluida la carga en su caso.
Los útiles, aperos y otros equipos agrícolas montados, suspendidos o semisuspendidos en tractores o motocultores	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 los porte o arrastre, con un máximo a descontar de 0,5 metros.
Las máquinas agrícolas	La de la máquina parada, disminuida en 0,5 metros, si bien esta disminución no será aplicable a aquellas máquinas que, disponiendo de elementos abatibles o desmontables, no los lleven recogidos o desmontados.
Las restantes máquinas	La de la máquina parada.
Para los conjuntos de estos vehículos especiales	La mayor de todas las individuales, después de ser determinadas de la manera arriba indicada.

3 MASAS REMOLCABLES PARA VEHÍCULOS AGRÍCOLAS

La formación y circulación de los conjuntos especiales agrícolas se ajustará a las normas específicas contenidas en el punto 5 del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos.

3.1 VEHÍCULOS REMOLCABLES

Siempre que el enganche del vehículo tractor forme un par compatible con el del remolcado, y salvo las demás limitaciones y prohibiciones relativas a los motocultores y máquinas equiparadas, que se verán más adelante, podrán arrastrar, hasta los límites establecidos en la tarjeta de compatibilidad, en su caso:

- Los **tractores agrícolas y portadores**. Cualquier tipo de remolque agrícola, máquina agrícola remolcada y apero.
- Los **motocultores**. Cualquier tipo de remolque agrícola, máquina agrícola remolcada de un eje y apero.
- Las máquinas **equiparadas a motocultor**. Aquellos remolques agrícolas y máquinas agrícolas remolcadas de un eje con las que formen un equipo de trabajo y así conste en el certificado de características de la máquina tractora.
- 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.

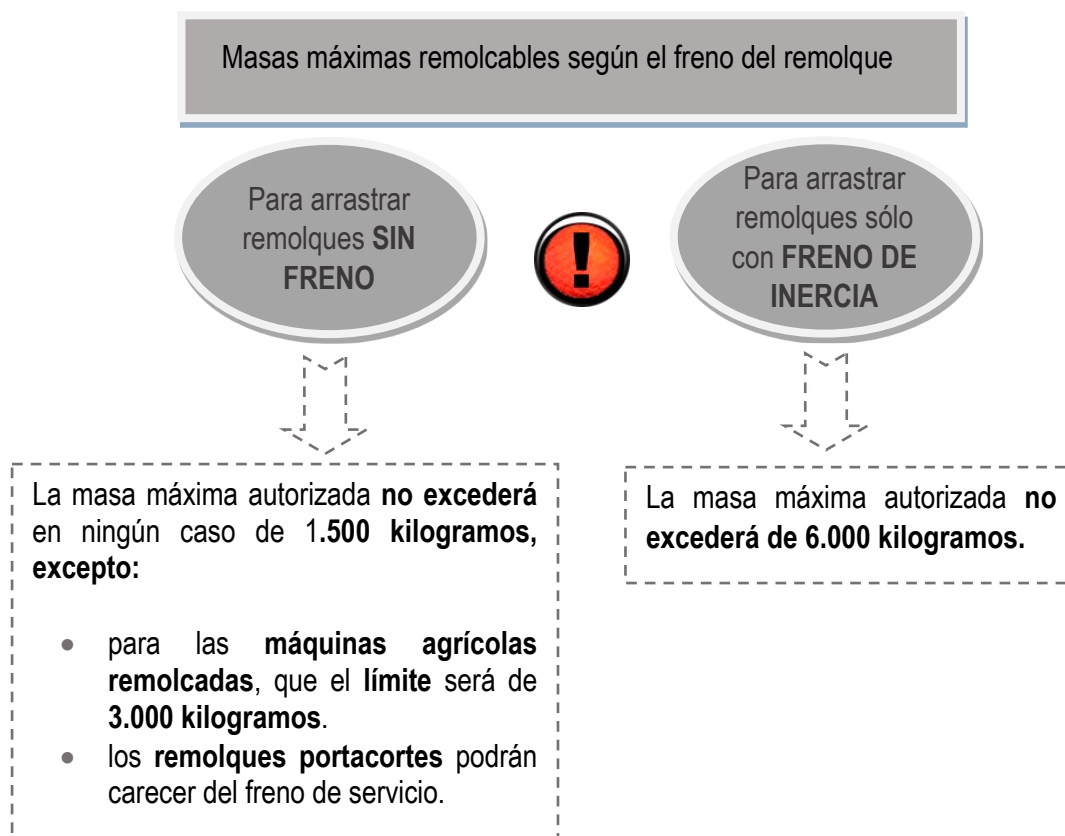
3.2 LIMITACIONES ESPECÍFICAS

A los efectos del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, en cuanto a masas remolcables, 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.

➔ **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.

LA MASA MÁXIMA REMOLCABLE DE VEHÍCULOS ESPECIALES AGRÍCOLAS

Los remolques agrícolas y las máquinas agrícolas remolcadas, no podrán superar la masa máxima remolcable técnicamente admisible declarada por su fabricante, basado en su construcción.



La masa máxima remolcable para los vehículos especiales no agrícolas aplicará lo dispuesto para los vehículos ordinarios (tema IV).



4 PERMISO DE CONDUCCIÓN

4.1 VEHÍCULOS ESPECIALES AGRÍCOLAS

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) del Reglamento General de Conductores.

La edad mínima para obtener la licencia de conducción que autoriza a conducir estos vehículos será de dieciséis años.

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.

Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos, que tengan una masa o dimensiones máximas autorizadas superiores a las indicadas en el primer párrafo de este apartado o cuya velocidad máxima por construcción exceda de 45 km/h, se requerirá permiso de la clase B en todo caso.

4.2 VEHÍCULOS ESPECIALES NO AGRÍCOLAS

Según el artículo 5.8 del Reglamento General de Conductores, 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.



5 REQUISITOS PARA SU CIRCULACIÓN

5.1 MATRICULACIÓN

RÉGIMEN GENERAL

Según el artículo 28 del Reglamento General de Vehículos, la matriculación y expedición del permiso de circulación 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 a compra o el arrendatario a largo plazo de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal o en la provincia en la que se vaya a residenciar el vehículo especial agrícola.

VEHÍCULOS ESPECIALES AGRÍCOLAS

Los vehículos especiales agrícolas deberán haberse inscrito previamente en el **Registro Oficial de Maquinaria Agrícola** correspondiente. Dicho registro comunicará al **Registro de Vehículos** de la Dirección General de Tráfico, los datos de inscripción, conforme a lo establecido en el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola.

TRENES TURÍSTICOS

Estos conjuntos, sin perjuicio de la matriculación de cada elemento de los mismos 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, el horario y cuantas limitaciones se consideren necesarias para garantizar la seguridad.



VEHÍCULOS PERTENECIENTES AL ESTADO

La matriculación de estos vehículos especiales se llevará a cabo por los propios organismos encargados de su conservación y empleo. Estos vehículos podrán, además, ser matriculados en las Jefaturas de Tráfico, presentando los mismos documentos que se exigen para los vehículos pertenecientes a particulares.

PLACAS DE MATRÍCULA

Sus condiciones se determinan en el Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos. El fondo de las placas de matrícula de los vehículos especiales 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.

En cuanto a las placas de matrícula de los **vehículos especiales pertenecientes al Estado**, deberán reunir los requisitos indicados, y en ellos figurarán las contraseñas siguientes:



REQUISITOS

- **ET-VE, FN-VE y EA-VE.** Para los vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa, correspondientes, respectivamente, a los Ejércitos de Tierra, Armada y Aire.
- **MF-VE.** Para los del Ministerio de Fomento.
- **MMA-VE.** Para los del Ministerio de Medio Ambiente.
- **PME-VE.** Para los del Parque Móvil del Estado.
- **CNP-VE.** Para los de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, adscrito al ámbito del Cuerpo Nacional de Policía.
- **PGC-VE.** Para los de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, adscrito al ámbito del Cuerpo de la Guardia Civil.



(Hay que tener en cuenta que el Anexo XVIII que contiene las citadas contraseñas fue redactado de conformidad con la Orden PRE/438/2008, de 20 de febrero. Desde entonces algunos de los ministerios, debido a sucesivas remodelaciones ministeriales, han cambiado su denominación).

NÚMERO Y UBICACIÓN DE LAS PLACAS	
Vehículos especiales agrícolas y de obras y servicios autopulsados	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.
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.
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.

5.2 ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS

Tras la nueva redacción dada al Anexo XII (accesorios, repuestos y herramientas de los vehículos) del Reglamento General Vehículos por la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, en los vehículos especiales de motor y los conjuntos de vehículos especiales **no es obligatorio** llevar ningún tipo de accesorio, repuesto o herramienta. Aun no siendo obligatorio **no está de más** que lleve el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro (Señal V-16) ya que pueden encontrarse en situaciones que hagan aconsejable su uso. Opcionalmente, además, podrá colocarse en el exterior del vehículo inmovilizado un dispositivo de color amarillo con las características fijadas en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

Los conductores, y en su caso, los pasajeros 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 (Art. 118.1 del Reglamento General de Circulación).

Por otro lado los vehículos que realizan funciones de acompañamiento de un vehículos especial o de vehículos en régimen de transporte especial deberán llevar los accesorios, repuestos y herramientas que por su categoría o tipo de vehículos le sea de obligación (turismos o motocicletas en funciones de acompañamiento), recordando que en este caso deberán llevar chalecos reflectantes de alta visibilidad tanto para el conductor como para cada uno de los miembros del personal auxiliar.

5.3 SEÑALIZACIÓN ESPECIAL

Señales en vehículos especiales agrícolas y no agrícolas

Según el artículo 71 del Reglamento General de Circulación, los conductores de vehículos especiales de obras y servicios deberán utilizar la señal luminosa V-2 (consistente en una luz rotativa de color amarillo auto, a la que se refiere el artículo 173 de dicho Reglamento) 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 esta puede suponer un peligro para los mismos y, si se trata de una autopista o autovía, desde su entrada en la misma hasta llegar al lugar donde se realicen los referidos trabajos.

Por otra parte, los conductores de tractores agrícolas, maquinaria agrícola y demás vehículos especiales deberán utilizar la señal luminosa antes mencionada, tanto de día como de noche, siempre que circulen por vías de uso público a una velocidad que no supere los 40 kilómetros por hora. En caso de avería de la mencionada señal, deberá utilizarse la luz de cruce junto con las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.



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.

La utilización de la señal V-2 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalado como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.

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.

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 prescripciones técnicas establecidas reglamentariamente.

Señales en vehículos que realizan funciones de acompañamiento de vehículo especial o de vehículos en régimen de transporte especial

La Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, entre otras ha introducido la **señal V-21 CARTEL AVISADOR DE ACOMPAÑAMIENTO DE VEHÍCULO ESPECIAL O DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL**.

➔ La **señal V-21** indica la circulación próxima de un vehículo en régimen de transporte especial o vehículo especial y deberán llevarla en todo momento 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.



La señal 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).

En esta señal deberá figurar la palabra ESPECIAL, y sus dimensiones, color, contenido y características técnicas se ajustarán a lo que se indica en el Reglamento general de Vehículos.

5.4 NORMAS Y CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS ESPECIALES Y DE LOS VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL

Según el Anexo III del Reglamento General de Circulación, las normas y condiciones de circulación de los vehículos en régimen de transporte especial se agrupan y sistematizan de la siguiente forma.



Grupo 1. Normas y condiciones de circulación para vehículos en régimen de transporte especial al superar, por razones de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas.

- 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 sea de aplicación. Sobre ellas prevalecerán las condiciones de circulación que se fijen en la autorización complementaria de circulación.
- En vías urbanas deberán seguir el itinerario determinado por la autoridad municipal.
- Acompañamiento de vehículo piloto:
 - a) *Por dimensiones:* cuando el vehículo en régimen de transporte especial supere los 3 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 las 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.
- Velocidades:
 - a) *Vehículos 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) *Vehículos 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 más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

- 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.
- 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, superen permanentemente las masas o dimensiones máximas.

- 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.
- Llevarán en todo momento el peine o corte desmontado si dispusieran de él.
- Acompañamiento de vehículo piloto:
 - a) *Por dimensiones:* cuando 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 a dicha distancia mínima.

Grupo 3. Normas y condiciones de circulación para vehículos especiales y sus conjuntos de obras y servicios que, por construcción, superen permanentemente las masas o dimensiones máximas.

- 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.

- Circularán de acuerdo con las establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el artículo de este reglamento.
- 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.

Las normas sobre masas y dimensiones máximas de los vehículos están contenidas en el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos.



Condiciones de circulación comunes para los grupos 1, 2 y 3:

- Mantendrán una **separación** mínima de **50 metros** 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.
- Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.
- 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.

- 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 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.
- 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.
- **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.
- 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.
- Los vehículos especiales o en régimen de transporte especial cuya anchura supere los 5 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 normas y condiciones de circulación descritas.



5.5 CONDICIONES TÉCNICAS QUE DEBEN REUNIR LOS VEHÍCULOS ESPECIALES

5.5.1 Condiciones generales

Los vehículos especiales autopropulsados deberán cumplir las condiciones generales establecidas en el Reglamento General de Vehículos.

No obstante, existen algunas excepciones. Así, los **motocultores conducidos a pie** no precisan de un dispositivo de marcha atrás ni necesitan estar provistos de un aparato productor de señales acústicas (art. 11.6 y 7 Reglamento General de Vehículos).

5.5.2 Condiciones especiales

DISPOSITIVOS
DE FRENADO

VEHÍCULOS AUTOPROPULSADOS

Como norma general todos deberán llevar dispositivos de freno de **servicio y de estacionamiento**.

Los **motocultores podrán carecer de frenos** cuando su conductor marche a pie o cuando arrastren un vehículo provisto de frenos de servicio y estacionamiento, cuyos mandos puedan ser accionados desde el asiento del conductor.

Los **trenes turísticos** deberán llevar, además de los frenos de servicio y estacionamiento, el de socorro.

VEHÍCULOS REMOLCADOS

- a) Los **remolques y semirremolques agrícolas**, como regla general, deberán llevar frenos de **servicio y de estacionamiento**. No obstante, si su masa máxima autorizada no excede de 3.000 kilogramos, el accionamiento del freno de servicio podrá ser independiente del mando de freno del tractor, siempre que el conductor de éste pueda accionar el freno del remolque o semirremolque desde el puesto de conducción.

Si la masa máxima autorizada excede de 10.000 kilogramos, 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 kilogramos, el freno de servicio podrá ser del tipo de inercia.

Los remolques portacortes de las máquinas agrícolas automotrices podrán carecer de freno de servicio.



- b) Los **remolques y semirremolques agrícolas, las máquinas agrícolas remolcadas y los aperos**, cuyas masas máximas autorizadas excedan de 750 kilogramos, 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 por 100, admitiéndose los calzos como dispositivo de accionamiento puramente mecánico.
- c) Las **máquinas agrícolas remolcadas** cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.000 kilogramos podrán carecer de freno de servicio. Las restantes estarán sometidas a las mismas condiciones de frenado que los remolques agrícolas.
- d) 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 formado por el tractor y los remolques acoplados, comprendiendo 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.

SEÑAL DE
LIMITACIÓN DE
VELOCIDAD (V-4)



Indica que el vehículo no debe circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la cifra que figura en la señal.

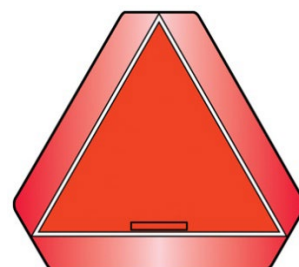
Será obligatorio llevar esta señal en la parte posterior del vehículo para los vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto.

Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal son las que se determinan en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

SEÑAL DE
VEHÍCULO LENTO
(V-5)

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.

Esta señal, que se instalará en la parte posterior del vehículo, será optativa para los vehículos y conjuntos de vehículos que deban llevar la señal V-4 de limitación de velocidad.



Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal son las que se determinan en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

TEMA

13

MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

1. <u>Matriculación de vehículos</u>	309
1.1.- Normas generales	
1.2.- Documentación de los vehículos	
2. <u>Matriculación ordinaria</u>	310
2.1.- Normas generales	
2.2.- Documentación de los vehículos	
2.2.1.- Solicitud	
2.2.2.- Tramitación	
3. <u>El permiso y la licencia de circulación</u>	312
3.1.- Modelo y contenido del permiso de circulación de los vehículos que son objeto de matriculación ordinaria	
3.2.- Duplicados y renovaciones del permiso o licencia de circulación	
4. <u>Placas de matrícula</u>	314
4.1.- Condiciones generales	
4.2.- Número y colocación	
4.3.- Colores e inscripciones	
4.3.1.- Vehículos automóviles	
4.3.2.- Ciclomotores	
4.3.3.- Vehículos pertenecientes al estado y al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN	
5. <u>Matriculación especial</u>	318
5.1.- Matrícula diplomática	
5.1.1.- Vehículos para los que se puede obtener	
5.1.2.- Colores e inscripciones	
5.2.- Matrícula de vehículos históricos	
5.2.1.- Vehículos para los que se puede obtener	
5.2.2.- Color e inscripciones	
6. <u>Cambios de titularidad de los vehículos</u>	323
6.1.- Transmisiones entre personas que no se dedican a la compraventa de vehículos	
6.1.1.- Procedimiento	
6.2.- Transmisiones en las que intervienen personas que se dedican a la compraventa de vehículos	
6.2.1.- Procedimiento	



7. <u>Bajas y rehabilitación de los vehículos</u>	328
7.1.- Bajas definitivas	
7.2.- Bajas temporales	
7.3.- Tramitación	
7.4.- Rehabilitación de los vehículos que han causado baja definitiva	
8. <u>Autorizaciones temporales de circulación</u>	332
8.1.- Permisos temporales para particulares	
8.1.1.- Casos en que procede su concesión	
8.1.2.- Placas de matrícula	
8.2.- Permisos temporales para uso de empresas o entidades relacionadas con el vehículo	
8.2.1.- Permisos temporales para vehículos no matriculados en España	
8.2.1.1.- Casos en que procede su concesión	
8.2.1.2.- Boletines de circulación	
8.2.1.3.- Condiciones para circular con estos permisos	
8.2.1.4.- Pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales	
8.2.1.5.- Placas de matrícula	
8.2.2.- Permisos temporales para vehículos matriculados en España	
8.2.2.1.- Condiciones para su concesión	



1 MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

1.1 NORMAS GENERALES



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 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1988, de 23 de diciembre. Esta obligación será exigida igualmente a los ciclomotores y ciclos de motor de acuerdo con lo que se determina en el artículo 28 del citado Reglamento.

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.

No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, podrá autorizarse la puesta en circulación de determinados vehículos sin que sea preciso matricularlos, mediante autorizaciones temporales de circulación.

1.2 DOCUMENTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

De conformidad con el artículo 26 del vigente Reglamento General de Vehículos, 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.

Estos documentos serán originales, pudiendo ser sustituidos por fotocopias si están debidamente cotejadas.

2 MATRICULACIÓN ORDINARIA

2.1 MATRICULACIÓN ÚNICA

La matriculación ordinaria es única para cada vehículo. No obstante, excepcionalmente, 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 aquella.
- b) En el caso de que el titular de un vehículo en cuya matrícula figuren siglas provinciales cambie su domicilio a provincia distinta de aquellas.
- 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.

Cuando se conceda una nueva matrícula en los casos anteriormente previstos, se anotará en el Registro de Vehículos la baja definitiva de la matrícula anterior y en el permiso de circulación que se expida se hará 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.

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. Este cambio de matrícula no estará sujeto al abono de la tasa de matriculación.

Los vehículos pertenecientes al Estado, que deberán tener una matrícula oficial, podrán ser objeto además de matriculación ordinaria.

Los vehículos adscritos al Cuerpo de Policía de una Comunidad Autónoma podrán utilizar, en el ámbito de la misma, placa de matrícula con una contraseña y numeración propias, sin perjuicio de su matriculación ordinaria en la Jefatura de Tráfico correspondiente.

2.2 PROCEDIMIENTO DE MATRICULACIÓN

2.2.1 Solicitud

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 se efectuará en la Jefatura de Tráfico del domicilio legal del propietario, del arrendatario con opción a compra o del arrendatario a largo plazo.

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 del Reglamento General de Vehículos, los cuales acreditan los requisitos técnicos del vehículo, el cumplimiento de las correspondientes obligaciones tributarias y, en su caso, de la legal importación del vehículo o de que 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 aquellos otros documentos en que el interesado funde su derecho a la matriculación del vehículo y que acrediten su personalidad y domicilio.





2.2.2 Tramitación

A la vista del expediente, la Jefatura de Tráfico autorizará, si procede, la matriculación del vehículo y expedirá el permiso o licencia de circulación, que se entregará al interesado junto con la tarjeta de inspección técnica o certificado de características y el certificado de inscripción agrícola, en su caso. Asimismo 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 el Ayuntamiento del domicilio legal del titular del vehículo.

La matriculación y expedición del permiso o autorización para **circular de los vehículos pertenecientes al Estado** se llevará a cabo por los propios Organismos encargados de su conservación y empleo. Estos vehículos podrán, además, ser matriculados en las Jefaturas de Tráfico presentando los documentos necesarios.

Se admitirán para su matriculación los vehículos reconstruidos siempre que pasen una inspección técnica de sus características esenciales para su homologación a título individual.

3 EL PERMISO Y LA LICENCIA DE CIRCULACIÓN

3.1 MODELO Y CONTENIDO DEL PERMISO DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE SON OBJETO DE MATRICULACIÓN ORDINARIA

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 del Reglamento General de Vehículos.

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 las técnicas previstas en el anexo XIII del Reglamento General de Vehículos.



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.
- Número de matrícula; fecha de la primera matriculación.
- Nombre. Apellidos o razón social. Domicilio. Marca. Tipo/Variante/Versión (si procede). Denominación comercial. Servicio a que se destina. Número de identificación.
- Masa máxima en carga técnicamente admisible en kilogramos (salvo para las motocicletas). Masa máxima en carga admisible del vehículo en circulación en España en kilogramos. 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 kilogramos.
- Período de validez de la matriculación, si no es ilimitado. Fecha de matriculación a la que se refiere el presente permiso. Fecha y lugar de expedición. Número de homologación (si procede); Cilindrada. Potencia neta máxima (si procede). Tipo de combustible o fuente de energía. Relación potencia/peso para las motocicletas. Número de plazas de asiento, incluido el conductor. Número de plazas de pie (en su caso).



3.2 DUPLICADOS Y RENOVACIONES DEL PERMISO O LICENCIA DE CIRCULACIÓN

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.

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.

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 del Reglamento General de Vehículos.

4 PLACAS DE MATRÍCULA

4.1 CONDICIONES GENERALES

Las placas de matrícula deben cumplir con lo establecido en el anexo XVIII del RD 2822/1998, de 23 de diciembre, Reglamento General de Vehículos. 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.

Las placas de matrícula deben corresponder a tipos homologados, conservar su poder retrorreflectante y ser visibles y legibles en todo momento.



- Queda prohibido que en las placas de matrícula se coloquen, inscriban o pinten adornos, signos u otros caracteres distintos de los establecidos reglamentariamente, incluida la publicidad en el interior de las mismas.

Se autoriza la utilización 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.

- Se prohíbe asimismo 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.

Toda placa de matrícula que ostente una contraseña de homologación deberá ser conforme con la placa homologada. El procedimiento de conformidad de la producción incluye la evaluación inicial de los sistemas de gestión de la calidad, la conformidad de la producción y las disposiciones de verificación continua.



Marcas de seguridad contra falsificaciones

Conforme al anexo III del RD 885/2020, 6 de octubre, la lámina reflectante contendrá, al menos, como parte integrante, unas marcas de seguridad para evitar falsificaciones. Dichas marcas consistirán en el escudo oficial de España y de un anagrama, logotipo o marca de fábrica del fabricante de la lámina retrorreflectante.

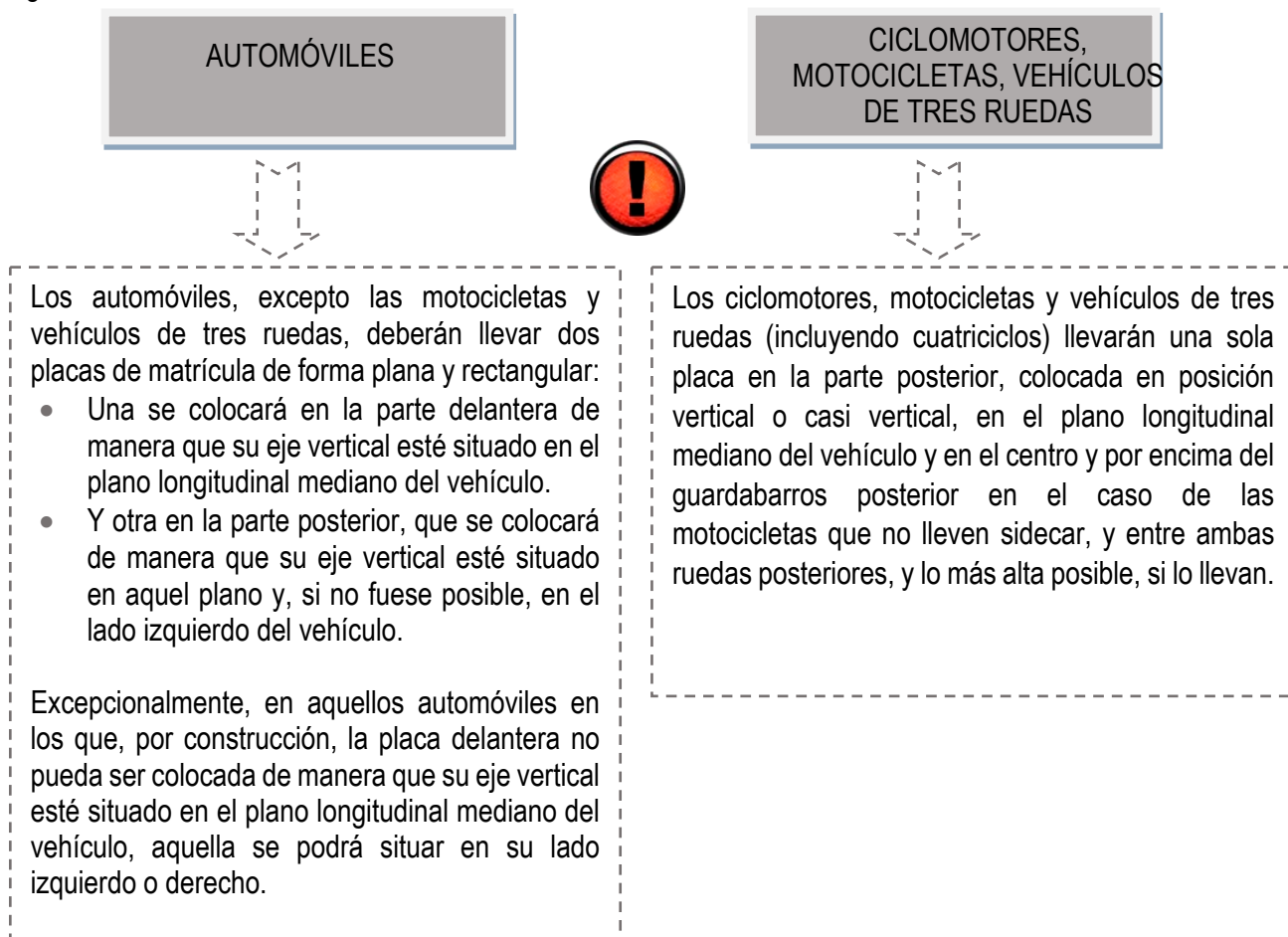
El escudo oficial de España estará inscrito en un rectángulo de 20 x 17 mm, estará distribuido uniformemente por toda la superficie de la lámina.

El anagrama, logotipo o marca de fábrica, correspondiente a cada fabricante de lámina retro-reflectante, estará inscrita en un cuadrado de 6 mm de lado distribuidas entre los espacios resultantes del escudo de España centrados en ellos.

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo previo informe del Ministerio del Interior podrá autorizar la incorporación a las placas de matrícula otros elementos de seguridad, siempre que los mismos añadan un plus de seguridad o estén encaminados a evitar modificaciones o falsificaciones de las placas de matrícula.

4.2 NÚMERO Y COLOCACIÓN

El número y ubicación de las placas de matrícula vienen recogidas en el anexo XVIII del Reglamento general de Vehículos.



Del número y colocación de las placas de matrícula en los vehículos especiales se ha tratado en el tema anterior.



4.3 COLORES E INSCRIPCIONES

En este punto se trata solamente de las placas de matrícula ordinaria de automóviles y ciclomotores, ya que las de los vehículos especiales, remolques y semirremolques se tratan en los temas dedicados a estas clases de vehículos.

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

4.3.1 Vehículos automóviles

En la actualidad el fondo de las placas será retrorreflectante, de color blanco. 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.

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 del Reglamento General de Vehículo.

4.3.2 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 estas placas se inscribirán tres grupos de caracteres:

- Constituidos por la letra C.
- Un número de cuatro cifras que irá desde el 0000 al 9999,
- 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.



4.3.3

Vehículos pertenecientes al estado y al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN

- **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.
- **CNP.** Para los de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, adscritos al Cuerpo Nacional de Policía.
- **PGC.** Para los de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, adscritos al de la Guardia Civil.

En el caso de vehículos especiales, figurarán las contraseñas anteriores y, separadas por un guion, las letras VE.

- **FAE.** Para los vehículos al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN matriculados en España.





5 MATRICULACIÓN ESPECIAL

La matriculación especial comprende la matrícula diplomática y la matrícula de vehículo histórico.

5.1 MATRÍCULA DIPLOMÁTICA

5.1.1 Vehículos para los que se puede obtener

De conformidad con el artículo 39 del Reglamento General de Vehículos, podrán obtener permiso de circulación y placas de matrículas 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.

Los permisos de circulación se expedirán por la Jefatura provincial de Tráfico de Madrid, a instancia del Ministerio de Asuntos Exteriores. Estos permisos, al igual que las correspondientes matrículas, serán objeto de una revisión anual, que será efectuada por el mencionado Ministerio.

Cada matrícula concedida podrá ser asignada a otra persona distinta del anterior titular si ésta cesa en el cargo, tanto si se trata del mismo vehículo como de otro diferente, así como al mismo titular cuando cambie de vehículo.

Al tiempo de conceder estas matrículas, la Jefatura Provincial de Tráfico asignará a estos vehículos la matrícula ordinaria que en su momento corresponda, para uso exclusivo de la Administración española, y que ostentarán si cesa el régimen de matrícula diplomática, en cuyo caso, deberá solicitarse su matrícula ordinaria.

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.

Cuando por causas legalmente establecidas se produzca alguna variación en la titularidad de estos vehículos, la Misión Diplomática, la Organización Internacional interesadas 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.



5.1.2 Colores e inscripciones

El color y las inscripciones de las placas de matrículas de estos vehículos vienen recogidas en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos.

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:
 - 1º: Prefijo invariable y único para cada Misión diplomática.
 - 2º: Un número de orden que corresponderá a los vehículos propiedad de la Misión o de sus miembros, a propuesta de ésta.

La atribución de prefijos se hará siguiendo el orden alfabético establecido en la última lista oficial del Cuerpo Diplomático publicado 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.

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Para los vehículos de estas Organizaciones, el fondo de las placas será retrorreflectante de color azul. Los caracteres, estampados en relieve, irán pintados en color blanco mate.

En las placas se inscribirán tres grupos de caracteres:

- Constituidos por las letras OI.
- Seguidos por dos grupos de guarismos:
 - 1º: Prefijo invariable y único para cada Organización internacional.
 - 2º: 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.





OFICINAS consulares y su personal

Para los vehículos de estas Oficinas el fondo de las placas será retrorreflectante de color verde. Los caracteres, estampados en relieve, irán pintados en color blanco mate.

En las placas se inscribirán tres grupos de caracteres:

- Constituidos por las letras CC.
- Seguidas de dos grupos de guarismos:
 - 1º: Prefijo correspondiente a la Misión Diplomática de la que dependa la Oficina Consular y, de no existir tal dependencia, se le atribuirá prefijo al Estado correspondiente.
 - 2º: Se fijará como en el caso de los vehículos del Cuerpo diplomático, y 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.

PERSONAL técnico administrativo

Para los vehículos de este personal, el fondo de las placas será retrorreflectante de color amarillo. Los caracteres, estampados en relieve, irán pintados en color negro mate.

En las placas se inscribirán tres grupos de caracteres:

- Constituidos por las letras TA.
- Seguidas de dos grupos de guarismos:
 - 1º: Identificativo de la Misión Diplomática, Organización Internacional u Oficina Consular.
 - 2º: 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.



5.2 MATRÍCULA DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

5.2.1 Vehículos para los que se puede obtener

Podrán obtener matrícula de vehículos históricos los que tengan la consideración de tales. Según el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, artículo 3 **podrán ser clasificados como vehículos históricos:**

1. Los que reúnan todas las condiciones siguientes:

- a) Haber sido fabricado o matriculado por primera vez con una anterioridad de treinta años, como mínimo.
- b) Ha dejado de producirse sus tipos específicos.
- c) Estar en su estado original sin haber sido sometidos 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, con las excepciones reglamentarias, y tener un correcto estado de mantenimiento y conservación.

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, así como 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.

A los efectos de garantizar el valor histórico del vehículo se admitirán aquellas reformas realizadas con anterioridad a la clasificación del vehículo como histórico, con independencia de la fecha de realización de las mismas, que fueren habituales dentro del periodo de producción del modelo o posteriores a dicho periodo y hasta quince años después de haber finalizado la producción del mismo que pudieran afectar a la estructura, sistemas o componentes del vehículo.

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 y así resultare acreditado documentalmente.

Existen dos grupos de vehículos a efectos de determinar el procedimiento aplicable para su clasificación como histórico:

Grupo A: Aquellos vehículos que, cumpliendo los requisitos del artículo 3.1 dispongan de una matrícula ordinaria en España y tengan la inspección técnica de vehículos en vigor.

Grupo B: el resto de vehículos que hubieran sido clasificados como históricos solamente podrán recuperar la situación administrativa que tuvieran con anterioridad a la clasificación si dicha situación era la de matrícula ordinaria en España. Para ello será preciso solicitar la renovación del permiso de circulación pro cambio de servicio a otro distinto de histórico .





El apartado 5 del artículo 18 del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, las placas de matrícula correspondientes a los vehículos matriculados o contruidos 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 o ciclomotores.

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.

El uso de los vehículos históricos tendrá carácter ocasional que no exceda de noventa y seis días al año, con objeto de minimizar su impacto medioambiental, garantizar su adecuada preservación y por motivos de seguridad vial. Queda prohibida con carácter general su utilización para prestar los siguientes servicios:

- a) Transporte público de viajeros.
- b) Transporte público de mercancías.
- c) Actividades agrícolas o de obras y servicios.

5.2.2 Color e inscripciones

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.

Ese número de matrícula será el ordinario provincial que ya tuviere asignado o, en su defecto, la matrícula de vehículo histórico que le corresponda que será asignada por la respectiva Jefatura Provincial de Tráfico.

El fondo de las placas de vehículo histórico 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.
- El tercero. Tres letras, empezando por las BBB y terminando por las ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, así como las letras Ñ, Q, CH y LL.

Si el vehículo dispusiese de su placa de matrícula original, deberá llevar además un distintivo consistente en una placa complementaria circula 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.



6 CAMBIOS DE TITULARIDAD DE LOS VEHÍCULOS

El permiso o licencia de circulación habrán de renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo.

El procedimiento de la transmisión es distinto, según que se realice entre personas que no se dediquen a la compraventa de vehículos o que intervengan personas dedicadas a esta actividad.

6.1 TRANSMISIONES ENTRE PERSONAS QUE NO SE DEDICAN A LA COMPRAVENTA DE VEHÍCULOS

6.1.1 Procedimiento

Obligaciones del TRANSMITENTE

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 su obligación de notificación, 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 la documentación complementaria que se verá más adelante.

La Jefatura de Tráfico a la que se dirija la notificación de transmisión anotará en el Registro de Vehículos al adquirente como nuevo titular, a no ser que el vehículo esté afectado por algún impedimento (hipoteca, impago de sanciones...), 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 aquellos.





Obligaciones del ADQUIRENTE

El adquirente deberá solicitar de la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal o de aquella 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 será necesario 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 cuente 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 del Reglamento General de Vehículos.

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.

Transmisión por FALLECIMIENTO del titular

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 tarjeta de inspección técnica y demás documentos, junto con la solicitud en modelo oficial y la tasa correspondiente, 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.



Casos ESPECIALES

Inspecciones técnicas periódicas

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.

Embargo

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.

Precinto

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 éste a la autoridad que lo acordó.



6.2 TRANSMISIONES EN LAS QUE INTERVIENEN PERSONAS QUE SE DEDICAN A LA COMPRAVENTA DE VEHÍCULOS

6.2.1 Procedimiento

Obligaciones del TRANSMITENTE

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.

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 del Reglamento General de Vehículos.

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 esta, acompañando documento probatorio de la adquisición y demás documentos.

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 y en las condiciones que se determinan en el mismo.

Obligaciones del ADQUIRENTE

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.

La Jefatura de Tráfico a la que se haya dirigido la solicitud del adquirente, junto a la documentación complementaria, efectuará el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos si antes no se hubiera realizado a instancia de la compraventa y expedirá un nuevo permiso o licencia de circulación a su nombre, comunicándolo al Ayuntamiento del domicilio legal del adquirente.

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.

Casos ESPECIALES



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 éste a la Autoridad que lo acordó.



Si el profesional dedicado a la compraventa solicita figurar como **titular del vehículo** en el Registro, se seguirá la tramitación establecida al efecto. 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.

7 BAJAS Y REHABILITACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

De acuerdo con el artículo 34 del Reglamento General de Vehículos, 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 los apartados siguientes.

7.1 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 la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal o a aquélla en que fue matriculado el vehículo, acompañada de los documentos relacionados en el Anexo XV del reglamento General de Vehículos.
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 lo acuerde de oficio, mediante la oportuna resolución, respecto de los vehículos que hayan retirado de las vías públicas 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 del Reglamento General de Vehículos, 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 pertinentes que se relacionan en el Anexo XV del Reglamento General de Vehículos.

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

7.2 BAJAS TEMPORALES

El artículo 36.1 del Reglamento General de Vehículos establece que, 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 tendrá una duración máxima de un año desde la fecha de solicitud de baja temporal, excepto en los vehículos agrícolas cuya duración será hasta que el titular cambie su situación a baja definitiva, alta, o se produzca un cambio de titularidad. Pasado ese plazo sin que previamente la persona interesada solicite la prórroga de 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 dos meses antes de la 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 aquélla en que fue matriculado el vehículo, se acompañarán los documentos dispuestos en el anexo XV del Reglamento General de Vehículos.

De acuerdo con el artículo 36.2 del Reglamento General de Vehículos, 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 del Reglamento General de Vehículos.

- 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 este, 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 aquélla 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 del Reglamento General de Vehículos.

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 aquélla en que fue matriculado el vehículo.





7.3 TRAMITACIÓN

La tramitación de las bajas definitivas y de las bajas temporales previstas en el artículo 36.1 del Reglamento General de Vehículos, se ajustará a lo dispuesto a continuación:

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.

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.

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.

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.



7.4 REHABILITACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE HAN CAUSADO BAJA DEFINITIVA

De conformidad con el artículo 38 del Reglamento General de Vehículos, 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 aquélla en que fue matriculado el vehículo, acompañando a la solicitud en modelo oficial legalmente establecido y los documentos acreditativos de la identidad y representación.

A la vista de los referidos documentos, la Jefatura de Tráfico dirigirá un oficio al órgano competente en materia de Industria para que someta el vehículo a una inspección y expida la correspondiente tarjeta de inspección técnica o certificado de características. Una vez expedido este documento, se deberán presentar determinados documentos para la rehabilitación del vehículo.

La Jefatura de Tráfico que expida el permiso o licencia de circulación lo comunicará al Ayuntamiento del domicilio legal del titular del vehículo.

8 AUTORIZACIONES TEMPORALES DE CIRCULACIÓN

El artículo 42 del Reglamento General de Vehículo establece que, en casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación podrá conceder permisos temporales que autoricen la circulación provisional del vehículo, antes de su matriculación definitiva o mientras se tramita la misma.

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 Capítulo VI del Reglamento General de Vehículos.

8.1 PERMISOS TEMPORALES PARA PARTICULARES

8.1.1 Casos en que procede su concesión

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:

- a) **De diez días** de duración cuando lo hayan adquirido en provincia distinta a aquélla donde pretendan matricularlo, que deberá solicitarse de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que se encuentre el vehículo.
- b) **De sesenta días** de duración para circular mientras se tramita la matrícula definitiva, en los casos siguientes:
 - Cuando lo hayan adquirido sin matricular en el extranjero.
 - Cuando se haya adjudicado sin matricular, en subasta o por sentencia judicial, si el vehículo debe someterse previamente a la inspección técnica unitaria.
 - Cuando se haya adquirido sin carrozar.
 - 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.

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 de traslado al extranjero.

Las solicitudes del permiso temporal se formularán en los impresos oficiales que facilitarán las Jefaturas de Tráfico, acompañadas de los documentos exigidos en el anexo XVII del Reglamento General de Vehículos.

Las Jefaturas de Tráfico, una vez comprobada la documentación, la devolverán a los interesados haciéndoles entrega, si procede, del permiso temporal en el que constarán los datos del titular y del vehículo, así como el plazo de validez de la autorización.

Los titulares de estos permisos temporales cuidarán, bajo su responsabilidad, de que los vehículos cuya circulación amparen reúnan todas las condiciones técnicas prescritas reglamentariamente.

8.1.2 Placas de matrícula

El color y las inscripciones de las placas de matrículas de estos vehículos vienen recogidas en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos.

El fondo de las placas correspondientes a permisos temporales para particulares será retrorreflectante de color verde y los caracteres, estampados en relieve, irán pintados en color blanco mate.

En las placas de matrícula de vehículos de motor, remolques y semirremolques se inscribirán tres grupos de caracteres:

- 1º: la letra P.
- 2º: un número que irá desde el 0000 hasta el 9999.
- 3º: Tres letras, empezando por las BBB y terminando por las ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, así como las letras Ñ, Q, CH y LL.

En las placas de los ciclomotores se inscribirán tres filas de caracteres constituidas, la primera por la letra P y la cifra correspondiente a la 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 BBB y terminando por las ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales y las letras Ñ, Q, CH y LL.

8.2 PERMISOS TEMPORALES PARA USO DE EMPRESAS O ENTIDADES RELACIONADAS CON EL VEHÍCULO

8.2.1 Permisos temporales para vehículos no matriculados en España

8.2.1.1 Casos en que procede su concesión

Reglamento General de Vehículos artículo 44. 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.

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.

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 la tasa por el importe legalmente establecido, y demás documentos exigidos expresamente en el anexo XVII del Reglamento General de Vehículos.

La Jefatura de Tráfico, a la vista de los documentos presentados, concederá, si procede, un permiso temporal.

Cuando las personas que pueden obtener estos permisos pretendan el traslado de un vehículo fuera del territorio nacional, deberán obtener un permiso temporal de circulación de los reglamentariamente previstos.

8.2.1.2 Boletines de circulación

Los conductores de los vehículos amparados por el permiso temporal deberán llevar, en unión de dicho documento, el correspondiente **"Boletín de Circulación"**, sin el cual aquel carecerá de validez.

Dicho boletín se integrará en libros-talonarios foliados y reconocidos por la Jefatura de Tráfico que expidió el permiso al que correspondan.

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 encuadrada como matriz en su libro-talonario.

8.2.1.3 Condiciones para circular con estos permisos

Los vehículos amparados por un permiso temporal de empresa pueden circular por las vías incluidas dentro del ámbito de aplicación del Reglamento General de Vehículos 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 Reglamento de Vehículos.

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 del Reglamento General de Vehículos 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.



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.

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 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 maniqués; podrán llevar carga distinta en las condiciones que se determinan para las pruebas o ensayos de investigación extraordinarios.

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 mencionadas y llevar el correspondiente boletín de circulación.

8.2.1.4 **Pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales**

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.**

Los interesados deberán dirigir una solicitud por cada vehículo a la Dirección General de Tráfico acompañando, además de los documentos acreditativos de la identidad y representación y de estar en posesión previa del permiso temporal de empresa, 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.

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.

Los fabricantes de vehículos, cuando realicen pruebas especiales o ensayos que impliquen exceso de velocidad, solicitarán la realización de aquellos con un plazo mínimo de antelación de setenta y dos horas, a fin de que se dispongan los servicios especiales que se estimen oportunos.

Los vehículos que circulen con las autorizaciones a que se refiere el presente artículo llevarán, además de las placas de matrícula y permisos correspondientes, dos placas con las letras F.V., en color blanco sobre fondo rojo reflectante (señal V-12).

8.2.1.5 Placas de matrícula

El color y las inscripciones de las placas de matrículas de estos vehículos vienen recogidas en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos.

El fondo de las placas correspondientes a los permisos temporales para empresas será retrorreflectante, de color rojo. Los caracteres estampados en relieve, irán pintados en color blanco mate.

VEHÍCULOS a motor,
remolques y semirremolques

CICLOMOTORES



En las placas de los vehículos de motor, remolques y semirremolques se inscribirán tres grupos de caracteres:

- El primero lo constituirá la letra S, para los vehículos no matriculados, o la letra V, para los matriculados.
- El segundo con número que irá desde el 0000 al 9999.
- El tercero. Tres letras, empezando por las BBB y terminando por las ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, así como las letras Ñ, Q, CH y LL.

La banda vertical en donde se consignan el mes y el año en que caducan, 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:

- 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.
- La tercera. Por tres letras, empezando por las BBB y terminando por las ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, así como las letras Ñ, Q, CH y LL.

La banda en donde se consignan el mes y el año en que caducan será idéntica a la de los vehículos de motor, remolques y semirremolques.

8.2.2 Permisos temporales para vehículos matriculados en España

8.2.2.1 Condiciones para su concesión

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.**

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.

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 exigidos para los permisos temporales para empresas.

La Jefatura de Tráfico, a la vista de los documentos presentados, concederá, si procede, el correspondiente permiso temporal.

Los conductores de los vehículos amparados por este permiso temporal **deberán llevar**, en unión de dicho documento, **el correspondiente boletín de circulación**, 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 establecidas para los permisos temporales de empresa.





TEMA

14

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

1. <u>Introducción. Normativa aplicable.</u>	339
2. <u>Disposiciones aplicables a las inspecciones técnicas</u>	340
2.1.-Tipos de inspecciones técnicas	
2.2.- Fecha y frecuencia de las inspecciones técnicas periódicas	
2.3.- Lugar de realización de las inspecciones técnicas	
2.4.- Objeto de la inspección y métodos aplicados	
2.5.- Calificación de los defectos y resultado de la inspección técnica	
2.6.- Informe de inspección	
2.7.- Seguimiento de los defectos	
2.8.- Prueba de inspección	
3. <u>Inspecciones en carretera.</u>	352
3.1.- Régimen de inspección técnica en carretera	
3.1.1.- Porcentaje de vehículos por inspeccionar	
3.1.2.- Sistema de clasificación de riesgos	
3.2.- Procedimientos de inspección	
3.2.1.- Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica inicial en carretera	
3.2.2.- Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados	
3.2.3.- Instalaciones de inspección	
3.2.4.- Evaluación de las deficiencias	
3.2.5.- Inspección de la sujeción de la carga	
3.2.6.- Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas	
3.2.7.- Gastos de inspección	
3.2.8.- Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera	
3.2.9.- Comunicaciones	
3.3.- Régimen sancionador	
3.3.1.- Responsabilidades	
3.3.2.- Inspectores	
4. <u>Reformas de vehículos.</u>	360
4.1.- Concepto	
4.2.- Tipificación de las reformas	
4.3.- Requisitos generales	
4.4.- Tramitación y documentación de las reformas	
4.5.- Inspecciones técnicas	



1 INTRODUCCIÓN. NORMATIVA APLICABLE

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 establezcan en la reglamentación.



En nuestro país, 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 920/2017, 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, se ha publicado el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, que deroga estas dos anteriores normas y establece un marco único por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

El Real Decreto 920/2017, que establece los requisitos mínimos del régimen de inspecciones técnicas de los vehículos que se empleen para circular por la vía pública y determina los requisitos y obligaciones mínimas que deben cumplir las estaciones de inspección técnica de vehículos, se aplica a todas las estaciones ITV 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.

A los efectos únicamente de la aplicación del Real Decreto 920/2017, se entenderá por:

Vehículo

todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.

Vehículo a motor

todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.

Vehículo 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.

Vehículo histórico o de interés histórico

todo vehículo que haya sido catalogado como histórico por una administración competente.



2 DISPOSICIONES APLICABLES A LAS INSPECCIONES TÉCNICAS

2.1 TIPOS DE INSPECCIONES TÉCNICAS

El artículo 5 del Real Decreto 920/2017, distingue 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.
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.

2.2 FECHA Y FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES TÉCNICAS PERIÓDICAS

La inspección técnica periódica de los vehículos deberá efectuarse con la siguiente frecuencia en función de la categoría del vehículo:

Categoría 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 cm³(combustión interna) o potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW (motores eléctricos):

- Hasta 3 años de antigüedad: exento.
- De más de 3 años de antigüedad: 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 de antigüedad: exento.
- De más de 4 años de antigüedad: bienal.

Categoría 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 de antigüedad: exento.
- De más de 4 años de antigüedad: bienal.
- De más de 10 años de antigüedad: 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 de antigüedad: anual.
- De más de 5 años de antigüedad: semestral.

Categoría N

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 de antigüedad: exento.
- De 2 a 6 años de antigüedad: bienal.
- De 6 a 10 años de antigüedad: anual.
- De más de 10 años de antigüedad: semestral.

N2, N3 (Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima sea superior 3,5 toneladas):

- Hasta 10 años de antigüedad: anual.
- De más de 10 años de antigüedad: semestral.

Categoría O

O2 (excepto caravanas remolcadas de esta categoría), O3, O4 (remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas):

- Hasta 10 años de antigüedad: anual.
- De más de 10 años de antigüedad: semestral.

O2 caravanas remolcadas:

- Hasta 6 años de antigüedad: exento.
- De más de 6 años de antigüedad: bienal.

Categoría T y otros agrícolas

Tractores de ruedas agrícolas o forestales, con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.:

- Hasta 4 años de antigüedad: exento.
- De 4 a 16 años de antigüedad: bienal.
- De más de 16 años de antigüedad: anual.

Resto de tractores de ruedas agrícolas o forestales, máquinas automotrices (excepto las de 1 eje), remolques especiales, máquinas remolcadas y tractocarros.

- Hasta 8 años de antigüedad: exento.
- Entre 8 a 16 años de antigüedad: bienal.
- De más de 16 años de antigüedad: 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 de antigüedad: exento.
- De 4 a 10 años de antigüedad: bienal.
- De más de 10 años de antigüedad: anual.

Estaciones transformadoras móviles y vehículos adaptados para maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes

- Hasta 4 años de antigüedad: exento.
- De 4 a 6 años de antigüedad: bienal.
- De más de 6 años de antigüedad: 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:

Vehículos de escuela de conductores de las categorías M1 y L

- Hasta 2 años de antigüedad: exento.
- De 2 a 5 años de antigüedad: anual.
- De más de 5 años de antigüedad: semestral.





**Vehículos de la categoría M1 utilizados
como ambulancias y taxis, y de transporte
escolar y de menores**

- Hasta 5 años de antigüedad: anual.
- De más de 5 años de antigüedad: semestral.

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:

Motocicletas (cualquiera) frecuencia: cuatrienal.

- Inferior a treinta años la que corresponda su categoría.
- Igual o superior a treinta años e inferior a cuarenta años de antigüedad: bienal.
- Igual o superior a cuarenta años e inferior a cuarenta y cinco años de antigüedad: trienal.
- Igual o superior a cuarenta y cinco años de antigüedad: cuatrienal.

No obstante, lo establecido en el párrafo anterior, aquellos vehículos clasificados como históricos con antigüedad superior a sesenta años desde su fabricación o primera matriculación, así como los ciclomotores clasificados como históricos con independencia de su antigüedad, quedarán exentos de someterse a la inspección técnica de vehículos, sin perjuicio de que las personas titulares de estos vehículos puedan someterlos a ITV voluntarias.

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.

Los vehículos quad se equiparán a los de la categoría L (resto de L, por no corresponder con L 1 e).

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.

Las inspecciones técnicas periódicas podrán efectuarse conjuntamente con cualesquiera de las otras inspecciones establecidas, 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.



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 epígrafe 4.5 de este tema, 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.

Los tractocamiones y los semirremolques podrán ser inspeccionados conjunta o separadamente.



En los casos de incumplimiento de lo establecido en materia de inspecciones, 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. Transcurrido 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.

2.3 LUGAR DE REALIZACIÓN DE LAS INSPECCIONES TÉCNICAS

Las inspecciones técnicas de vehículos se efectuarán, con carácter general, en una estación ITV debidamente habilitada.

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 del Real Decreto 920/2017.

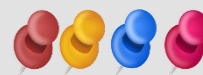
La inspección previa a la matriculación y la periódica que corresponde a los vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Parque Móvil del Estado y Cuerpos de Policía dependientes de las comunidades autónomas se podrá llevar a cabo 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 la Presidencia y para las Administraciones Territoriales, a propuesta de los Ministros interesados, teniendo en cuenta las técnicas contenidas en el anexo I del Real Decreto 920/2017 y en el manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV.

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.

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.

2.4 OBJETO DE LA INSPECCIÓN Y MÉTODOS APLICADOS

Las inspecciones técnicas periódicas abarcarán los sistemas y componentes del vehículo que se indican en el anexo I del Real Decreto 920/2017. Este anexo identifica los sistemas y los componentes del vehículo que deben ser inspeccionados y la calificación de los defectos que pueden encontrarse 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.

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.

El 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 Real Decreto 920/2017 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.

Todas las inspecciones técnicas previstas en este tema, 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 citado. 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.

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.

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.

2.5

CALIFICACIÓN DE LOS DEFECTOS Y RESULTADO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA

Los defectos detectados durante las inspecciones técnicas de los vehículos se calificarán de la siguiente forma:

<u>Defectos leves</u> (DL)	Defectos que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo o sobre el medio ambiente.
<u>Defectos graves</u> (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.
<u>Defectos muy graves</u> (DMG)	Defectos que constituyen un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial o tienen un impacto sobre el medio ambiente.

Cuando se presenten varios defectos en el mismo elemento inspeccionado de un vehículo, de los que se indican en el anexo I del Real Decreto 920/2017 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.



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**.



2.6 INFORME DE INSPECCIÓN

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.

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

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.

El informe de inspección, será conservado por la estación ITV durante al menos cinco años.

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.



El resultado de la inspección técnica se hará constar, por la entidad que la efectúe, en la tarjeta ITV o certificado de características.

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 devengando, en su caso, la tasa correspondiente.

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.

2.7 SEGUIMIENTO DE LOS DEFECTOS

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.

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.

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.

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.

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.

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.

En todos los casos los defectos observados en la inspección, así como su calificación, deberán figurar en el informe de inspección.

Existe libertad de elección de la estación ITV para efectuar tanto la primera inspección técnica como las inspecciones sucesivas tras la subsanación de defectos.



2.8 PRUEBA DE INSPECCIÓN

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.

La señal 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 debe pasar la próxima inspección.

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.

Las dimensiones, color y características técnicas de esta señal deberán cumplir lo dispuesto en la reglamentación vigente que se recoge en el anexo I del Reglamento General de Vehículos. Los colores del fondo y de los caracteres se determinarán de acuerdo con el año civil en que caduque el plazo de validez de la inspección. El color de las siglas ITV siempre azul.

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 alternatively del informe de inspección o de la tarjeta ITV o certificado de características del vehículo.

En aplicación de lo 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, 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.

El reconocimiento establecido en el párrafo anterior se aplicará también en caso de cambio de titularidad del vehículo.

3 INSPECCIONES EN CARRETERA

El Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, regulaba las inspecciones en carretera de vehículos industriales, 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, posteriormente derogada por la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014. Esta Directiva incorporada al derecho español mediante la publicación del **Real Decreto 563/2017, de 2 de junio**, que deroga el Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre.

El Real Decreto 563/2017 regula, con el fin de mejorar la seguridad vial, 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 una velocidad nominal superior a 25 km/h. La Directiva 2021/1716 que modifica la Directiva 2014/47, será de aplicación a las siguientes categorías de vehículos, definidas en el Reglamento 167/2013 y 2018/858

- 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 M2 y M3.
- 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.

Reglamento 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.

Reglamento 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018 sobre la homologación y vigilancia de mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos 715/2007 y CE n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46., máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos)

A efectos del Real Decreto 563/2017, 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.

3.1 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.

3.1.1 Porcentaje de vehículos por inspeccionar

El número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera de vehículos comerciales definidos en los puntos a), b) y c) del apartado 4 anterior, 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.

3.1.2 Sistema de clasificación de riesgos

Respecto de los vehículos mencionados en los puntos a), b) y c) del apartado 4 anterior, se establece un sistema de clasificación de riesgos según se define en el anexo I del Real Decreto 563/2017, 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.

Para la atribución de perfiles de riesgo a las empresas, se aplicarán los criterios previstos en el anexo I del mismo Real Decreto. 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.

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.

3.2 PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN

3.2.1 Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica inicial en carretera

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 anteriormente.

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.

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.

3.2.2 Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados

En la **inspección técnica inicial** en carretera de un vehículo, el inspector:

- 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.
- Podrá realizar una inspección visual del estado técnico del vehículo.
- Podrá realizar una inspección visual de la sujeción de la carga del vehículo.
- 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.



Si en el informe de la inspección técnica en carretera anterior se hubieran consignado deficiencias, el inspector verificará si han sido subsanadas.

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.

Las **inspecciones técnicas más minuciosas** en carretera cubrirán aquellos elementos enumerados en el anexo II del Real Decreto 563/2017, 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 citado, previstos en la reglamentación de inspección técnica de vehículos.

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 citado, este punto no volverá a inspeccionarse, excepto si ello estuviera justificado, en particular, debido a una deficiencia evidente o a una no conformidad manifiesta.

|| 3.2.3 Instalaciones de inspección ||

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.

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.

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.

3.2.4 Evaluación de las deficiencias

Las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos se clasificarán en una de las categorías siguientes de **deficiencias técnicas**:

Leves	que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto en el medio ambiente, y otros incumplimientos leves.
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.
Peligrosas	que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente.

Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías enumeradas, 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 del Real Decreto 563/2017, 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.

3.2.5 Inspección de la sujeción de la carga

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 del Real Decreto 563/2017, 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.

De acuerdo con citado el Anexo III, las deficiencias se clasificarán en una de las categorías siguientes:

- **Deficiencia leve:** cuando la carga está sujeta correctamente pero cabría formular recomendaciones en materia de seguridad.
- **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:** 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.

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.

Asimismo podrán aplicarse los procedimientos de seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas previstos en el apartado siguiente en relación con la sujeción de la carga.

3.2.6 Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas

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.

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.

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.

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.



3.2.7 Gastos de inspección

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.

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.

3.2.8 Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera

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.

Respecto a cada inspección técnica más minuciosa en carretera, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IV del Real Decreto 563/2017, 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.

3.2.9 Comunicaciones

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 del Real Decreto 563/2017, a los efectos de comunicar a la Comisión Europea la información correspondiente.

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, 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.

Las estaciones fijas ITV que hayan efectuado la inspección del vehículo 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.

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.



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 en el seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas.
- 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 párrafo de este apartado..
- f) Asegurar, si procede, cualquier otro intercambio de información y asistencia con los puntos de contacto de otros Estados miembros.

3.3 RÉGIMEN SANCIONADOR

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.

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 texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

3.3.1 Responsabilidades

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.

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.

3.3.2 Inspectores

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.





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.

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.

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.

4 REFORMAS DE VEHÍCULOS

4.1 CONCEPTO

Actualmente, el **Real Decreto 866/2010, de 2 de julio**, regula la tramitación de las reformas de vehículos, y deroga expresamente el Real Decreto 736/1988, de 8 de julio.



El citado Real Decreto define la **reforma de vehículos**, como 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.

El **Manual de Reformas de Vehículos** (documento elaborado por la administración central en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las comunidades autónomas) 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 y 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.



4.2 TIPIFICACIÓN DE LAS REFORMAS

Las reformas de vehículos se tipifican en el anexo I del Real Decreto 866/2010. Estas reformas 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

4.3 REQUISITOS GENERALES

La reglamentación, cuyo cumplimiento es exigible al vehículo reformado, es la que se indica en el manual de reformas de vehículos.

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.

El cumplimiento de la reglamentación cuyo cumplimiento es exigible se demostrará mediante informe de conformidad, 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 del citado Real Decreto 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.

4.4 TRAMITACIÓN Y DOCUMENTACIÓN DE LAS REFORMAS

Las reformas de vehículos se podrán **solicitar** por el titular del vehículo o por persona por él autorizada. Si una modificación de un vehículo entraña simultáneamente varias de las reformas de vehículos tipificadas en el Anexo I del Real Decreto 866/2010, de 2 de junio, su tramitación exigirá el cumplimiento de los requisitos fijados para cada una de éstas en el manual de reformas de vehículos.



La tramitación de reformas de vehículos podrá requerir todos o algunos de los siguientes documentos:

1. **Proyecto técnico detallado de la reforma a efectuar y certificación final de obra** en la que se indique que la misma se ha efectuado 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.
2. **Informe de conformidad** emitido por el servicio técnico de reformas designado o por el fabricante del vehículo.
3. **Certificado del taller en que se efectuó la reforma** según el modelo recogido en el Anexo III del citado Real Decreto, de la correcta realización de la misma.

Cuando los informes de conformidad sean emitidos por el fabricante, serán únicamente extendidos por personas expresamente autorizadas por las empresas fabricantes para este cometido.

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.

4.5 INSPECCIONES TÉCNICAS

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.

El órgano de la Administración competente en materia de ITV efectuará la inspección del vehículo reformado, 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.



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 remitirá al órgano competente de la comunidad autónoma de matriculación un ejemplar de la diligencia que se indica en el tercer párrafo de este apartado, 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 920/2017, de 23 de octubre.



EJERCICIO DE AUTOEVALUACIÓN 2

1. Selecciona, a qué llamamos tarjeta de inspección técnica:

- Al documento es el que se establece las descripciones de las reformas tipificadas, su codificación y la documentación precisa para su tramitación.
- Al certificado de características, expedido una vez efectuada la inspección técnica, y que declara la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.
- Al procedimiento por el que la Administración de un Estado certifica que un elemento de un vehículo, uno de sus sistemas o un vehículo en su conjunto se ajusta a lo exigido por las prescripciones técnicas respectivas.

2. Selecciona en la columna de la derecha con qué dotación de personal deben contar las ambulancias asistenciales de clase B:

AMBULANCIAS ASISTENCIALES DE CLASE B	Deberán contar al menos con un <i>conductor</i> que esté en posesión del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias.
	Deberán contar al menos con un <i>conductor</i> que ostente, como mínimo, el certificado de profesionalidad de transporte sanitario.
	Deberán contar al menos con un <i>conductor</i> que esté en posesión del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias o correspondiente título extranjero homologado o reconocido, con un <i>enfermero</i> que ostente el título universitario de Diplomado en Enfermería o título de Grado que habilite para el ejercicio de la profesión regulada de enfermería, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido.



3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:
 - Tractor agrícola. Es el vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.
 - Tractor de obras. Vehículo especial autopropulsado de dos más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

4. A qué clasificación de transporte nos estamos refiriendo cuando su denominación es: transporte urbano y transporte interurbano?
 - a) Por su finalidad
 - b) Por la naturaleza del servicio
 - c) Por su ámbito espacial
 - d) Por la modalidad del contrato

5. ¿De cuánto tiempo, al menos, debe ser la pausa ininterrumpida tras un período de conducción de cuatro horas y media?:
 - a) de 45 minutos
 - b) de 1 hora
 - c) de una hora y 30 minutos

6. Indica si la siguiente afirmación es Verdadera o Falsa:

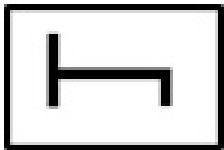
“Los vehículos en servicios especiales **NO** son vehículos prioritarios, pero pueden utilizar señales luminosas específicas (nunca señales acústicas) determinados vehículos, por el servicio a que se destinan o por la clase de transporte que realizan”.

 - a) Verdadero
 - b) Falso

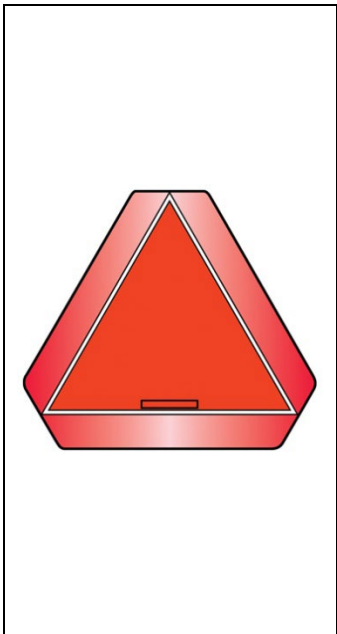
7. ¿Es un requisito para los autobuses (categorías M2 y M3), matriculados a partir del 1 de enero de 2002, que las salidas de emergencia estén señaladas en el interior con algún dispositivo fluorescente?:
 - c) Verdadero
 - d) Falso



8. ¿Qué ocurrirá si el resultado de la inspección técnica del vehículo fuera favorable?:
- a) Se aplicará, en su caso, lo dispuesto en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
 - b) El órgano de la Administración competente diligenciará la tarjeta ITV o, en su caso, expedirá una nueva.
9. Observa el siguiente símbolo de los tiempos empleados tanto en los disco-diagrama como en las tarjetas de tacógrafos y selecciona lo que está indicando:



- e) “Otros trabajos” definido como cualquier actividad que no sea conducir, así como todo trabajo para él mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector.
 - f) Tiempo de conducción.
 - g) Las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario.
10. ¿Qué indica la siguiente señal?



La circulación próxima de un vehículo en régimen de transporte especial o vehículo especial.
Indica la posición en la vía o en sus inmediaciones de un vehículo que desempeña un servicio, actividad u operación de trabajo.
Indica que se trata de un vehículo de motor o conjunto de vehículos, que, por construcción, no puede superar la velocidad de 40 kilómetros por hora.



SOLUCIÓN EJERCICIO AUTOEVALUACIÓN 2

1. Selecciona, a qué llamamos tarjeta de inspección técnica:

Al certificado de características, expedido una vez efectuada la inspección técnica, y que declara la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.

2. Selecciona en la columna de la derecha con qué dotación de personal deben contar las ambulancias asistenciales de clase B:

AMBULANCIAS ASISTENCIALES DE CLASE B	Deberán contar al menos con un <i>conductor</i> que esté en posesión del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias.
	Deberán contar al menos con un <i>conductor</i> que ostente, como mínimo, el certificado de profesionalidad de transporte sanitario.
	Deberán contar al menos con un <i>conductor</i> que esté en posesión del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias o correspondiente título extranjero homologado o reconocido, con un <i>enfermero</i> que ostente el título universitario de Diplomado en Enfermería o título de Grado que habilite para el ejercicio de la profesión regulada de enfermería, o correspondiente título extranjero homologado o reconocido.



3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- Tractor agrícola. Es el vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.

VERDADERA

- Tractor de obras. Vehículo especial autopropulsado de dos más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos. **FALSA**

Tractor de obras. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

4. ¿A qué clasificación de transporte nos estamos refiriendo cuando su denominación es: transporte urbano y transporte interurbano?:

c) Por su ámbito espacial

5. ¿De cuánto tiempo, al menos, debe ser la pausa ininterrumpida tras un período de conducción de cuatro horas y media:

b) de 45 minutos



6. Indica si la siguiente afirmación es Verdadera o Falsa:

“Los vehículos en servicios especiales **NO** son vehículos prioritarios, pero pueden utilizar señales luminosas específicas (nunca señales acústicas) determinados vehículos, por el servicio a que se destinan o por la clase de transporte que realizan”. **VERDADERA**

7. ¿Es un requisito para los autobuses (categorías M2 y M3), matriculados a partir del 1 de enero de 2002, que las salidas de emergencia estén señaladas en el interior con algún dispositivo fluorescente?:

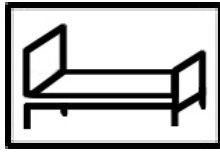
a) Verdadero

8. ¿Qué ocurrirá si el resultado de la inspección técnica del vehículo fuera favorable?:

c) El órgano de la Administración competente diligenciará la tarjeta ITV o, en su caso, expedirá una nueva.

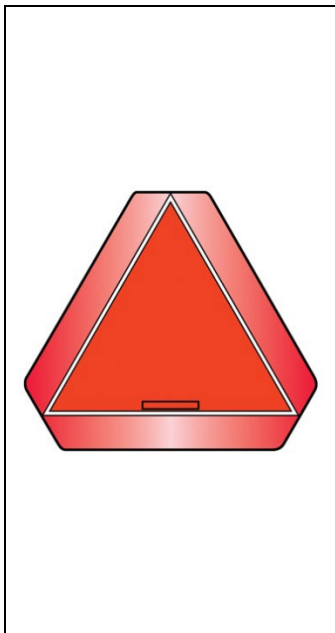


9. Observa el siguiente símbolo de los tiempos empleados tanto en los disco-diagrama como en las tarjetas de tacógrafos y selecciona lo que está indicando:



- c) Las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario.

10. ¿Qué indica la siguiente señal?:



La circulación próxima de un vehículo en régimen de transporte especial o vehículo especial.

Indica la posición en la vía o en sus inmediaciones de un vehículo que desempeña un servicio, actividad u operación de trabajo.

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.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **ADR.** Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada.
- **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.
- **Camión.** Automóvil de 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, incluida la del conductor. Para ser considerado vehículo pesado, el camión deberá tener una M.M.A. superior a 3.500 kilogramos.
- **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 Reglamento General de Vehículos.
- **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.
- **Cargador-descargador.** La persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía.
- **Conductor.** Toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad, independientemente de que perciba o no remuneración por ello.
- **Descanso.** Cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo.
- **Disco diagrama.** Consiste en un disco de un papel especial recubierto de una capa muy sensible, en el que se graban las inscripciones sin tinta, mediante plumas de zafiro o de metal. Estas plumas inscriptoras ejercen presión sobre la capa registradora, quedando visible el papel de base. Los registros se hacen en función del tiempo, no pudiendo corregirse ni borrarse sin producir daños en la capa.
- **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.
- **Dispositivo de frenado.** Es el conjunto de los órganos que tienen la función de disminuir o anular progresivamente la velocidad del vehículo en marcha o mantenerlo inmóvil si ya se encuentra detenido.
- **Distintivo.** Es 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.

- **Eje descargable.** Eje sobre el cual puede variarse la carga sin que el eje esté levantado, mediante el dispositivo de elevación del eje.
- **Eje retráctil.** Eje que pueda elevarse o bajarse mediante el dispositivo de elevación de eje.
- **Tacógrafo.** Aparato apropiado para el montaje en vehículos automóviles, para la indicación automática o semiautomática y registro de los datos sobre el desplazamiento del vehículo, así como sobre determinados tiempos de trabajo del personal conductor.
- **Furgón.** 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, incluida la del conductor.
- **Grupo de ejes.** Los ejes que forman parte de un “bogie”. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tandem, y tandem triaxial en caso de tres ejes. Convencionalmente, se considerará que un solo eje es un grupo de un eje.
- **Homologación.** Es el procedimiento por el que la Administración de un Estado certifica que un elemento de un vehículo, uno de sus sistemas o un vehículo en su conjunto se ajusta a lo exigido por las prescripciones técnicas respectivas.
- **Inspección técnica.** 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.
- **Masa en carga.** La masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.
- **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 kilogramos y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kilogramos si lo lleva.
- **Masa máxima autorizada (MMA).** La masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.
- **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.
- **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.
- **Masa máxima por eje técnicamente admisible.** La masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.
- **Masa máxima técnicamente admisible.** La masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.
- **Masa por eje.** La que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.



- **Masa remolcable máxima técnicamente admisible.** La masa remolcable máxima basada en la construcción y especificada por el fabricante.
- **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.
- **Masa remolcable máxima técnicamente admisible del conjunto.** Suma de las masas del vehículo motor cargado y del remolque arrastrado cargado, basadas en la construcción del vehículo a motor y especificadas por el fabricante.
- **Mercancías peligrosas.** Aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas.
- **Pausa.** Cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo.
- **Período de conducción.** El tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.
- **Remolque.** Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.
- **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. Para ser considerado vehículo pesado, deberá tener una M.M.A. superior a 3.500 kilogramos.
- **Suspensión equivalente o suspensión neumática reconocida.** Sistema de suspensión para eje(s) motor no dirigido(s) que cumple los requisitos establecidos en la reglamentación del Anexo I del Reglamento General de Vehículos.
- **Suspensión neumática.** Una suspensión se considera neumática si al menos el 75 por 100 del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.
- **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.
- **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.
- **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.
- **Taxi.** Es un turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro, según el Reglamento General de Vehículos.



- **Tonelada.** Masa correspondiente a 1.000 kg.
- **Tractocamión.** Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque. Será vehículo pesado cuando su capacidad de arrastre sea superior a 3,5 toneladas.
- **Transportista.** La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial.
- **Tranvía.** Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía. Aunque no tiene la consideración de automóvil, ni tan siquiera de vehículo de motor, en cuanto circula por la vía pública entraría en la categoría de los vehículos pesados, tanto por su propia masa en sí como por estar normalmente destinado al transporte de personas, con capacidad para más de 9 plazas, incluido el conductor.
- **Tren de carretera.** Conjunto de vehículos constituido por un vehículo de motor con un remolque enganchado. Este conjunto se considerará pesado si su M.M.A., compuesta por la suma de los dos vehículos que lo integran, es superior a 3.500 kilogramos.
- **Vehículo articulado.** Conjunto de vehículos constituido por un vehículo de motor al que se le acopla un semirremolque. Como en el caso del tren de carretera, el conjunto se considerará pesado cuando su M.M.A. supere los 3.500 kilogramos.
- **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 exigidas reglamentariamente o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.
- **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.
- **Vehículo pesado.** Automóvil destinado al transporte de mercancía cuya masa máxima autorizada (M.M.A.) exceda de 3.500 kilogramos, y los de transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de 8 plazas, excluyendo a los llamados vehículos especiales, los cuales, independientemente de sus masas y dimensiones, son objeto de una reglamentación específica.
- **Vehículo prioritario.** Es aquel que goza de un derecho de preferencia o prioridad de paso en el cruce o encuentro con otros usuarios de la vía, especialmente con otros vehículos.
- **Vehículo.** Medio de transporte dotado de motor, destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 kilómetros por hora, así como cualquier remolque o semirremolque cuando transporten mercancías peligrosas, con excepción de los vehículos que circulen sobre raíles, la maquinaria móvil y los tractores forestales y agrícolas que no alcancen una velocidad de diseño superior a 40 kilómetros por hora.
- **Vehículos agrícolas.** Son los concebidos para labores específicas de las explotaciones agrícolas, ganaderas o forestales.



Josefa Valcárcel, 44 - 28027 Madrid

www.dgt.es