

TEMA 36 TÉCNICO-CIENTÍFICAS

EL VEHÍCULO PRIORITARIO.

Definición de vehículo prioritario.

Facultades de los conductores de vehículos prioritarios.

Comportamiento de los demás conductores respecto de los vehículos prioritarios.

La conducción de vehículos en situación de emergencia.

Utilización de señales de emergencia.

1. Introducción legislativa

La Constitución otorga a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su art. 104, la misión de proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana. Para el cumplimiento de este deber, los agentes de la Policía Nacional actúan siempre bajo los principios descritos en el art. 5.2.c de la ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y deberán actuar con la decisión necesaria, y sin demora cuando de ello dependa evitar un daño grave, inmediato e irreparable; rigiéndose al hacerlo por los principios de congruencia, oportunidad y proporcionalidad en la utilización de los medios a su alcance.

El vehículo prioritario es uno de los medios al alcance de los policías y su uso se hará conforme a la Legislación vigente que lo regula, si bien no deja de ser un vehículo especial al que la Ley autoriza a ser señalizado de cierta manera, a la vez que autoriza también a sus conductores a no respetar determinadas normas de circulación.

La primera norma en materia de tránsito es el art. 19 de la Constitución, donde se regula el derecho fundamental a la libre circulación. Asimismo, la Carta Magna otorga la competencia exclusiva al Estado en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor (art. 149.1.21).

Descendiendo un peldaño en la jerarquía normativa, el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, aprueba, aprueba el **texto refundido sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** (en adelante LSV). Una vez delimitado el marco legal, el propio texto de la Ley remite a Reglamentos específicos en materias de importancia, siendo los de interés los siguientes:

- Real Decreto 1428/2003 por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (en adelante RGC). Hay una modificación de este reglamento en el Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre de 2006.
- Real Decreto 2822/1998 por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (en adelante RGV). Con la última modificación realizada en el BOE-A-2021-5868.
- Real Decreto 818/2009 por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Por último pero no menos importante, existe cierta normativa interna de Policía Nacional que regula el vehículo prioritario y las cuestiones derivadas de su uso, mantenimiento y conducción.

- Instrucción Operativa de Prevención de Riesgos Laborales sobre utilización de vehículos de la Dirección General de la Policía (IOPRL-003).
- Instrucción Operativa de Prevención de Riesgos Laborales sobre actuación en incidencias de seguridad vial (IOPRL-009).
- Resolución de la Dirección General de la Policía de 2014 por la que se establecen normas relativas a la flota de automoción policial.

2. El vehículo

2.1 El vehículo

Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, el vehículo es un *medio de transporte de personas o cosas*. Etimológicamente proviene del latín *vehiculum* (*medio de transporte*), *vocablo formado con la raíz del verbo vehere (transportar, llevar) y el sufijo -culum, que además de significado diminutivo tiene valor instrumental, que es el que aquí se evidencia*.

Para una definición más acorde a derecho tenemos la que nos da la LSV, debemos acudir el art. 2, donde establece el ámbito de aplicación de la misma:

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

El anexo II del RGV no sólo define vehículos, sino que los clasifica por criterios de construcción, de utilización y servicio al que se destinan (ADJUNTO 1).

2.2 Condiciones técnicas de los vehículos

Se encuentran reguladas en el art. 11 RGV. Las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de motor, sus partes y sus piezas, para que puedan ser matriculados o puestos en circulación, con las limitaciones, excepciones y especificaciones que se establecen en la reglamentación que se recoge en el ADJUNTO 1 del presente tema, son los siguientes:

1. Deben estar contruidos y mantenidos de forma que el campo de visión del conductor hacia delante, hacia la derecha y hacia la izquierda le permitan una visibilidad diáfana sobre toda la vía por la que circule.
2. Deben estar provistos de uno o varios retrovisores, según la categoría del vehículo. El número, las dimensiones y la disposición de los espejos retrovisores deberán reunir los requisitos que es establecen en el anexo III y en la reglamentación que se recoge en el anexo I del RGV y permitir al conductor ver la circulación por detrás del vehículo.
3. Los elementos transparentes del habitáculo que afecten al campo de visión del conductor no deben deformar de modo apreciable los objetos vistos a su través, ni producir confusión entre los colores utilizados en la señalización vial.
4. Si el vehículo está provisto de un parabrisas de dimensiones y forma tales que el conductor, desde su puesto de conducción, no pueda ver normalmente la vía hacia delante más que a través de los elementos transparentes de dicho parabrisas, deberá estar provisto de dispositivos limpiaparabrisas y lavaparabrisas, de acuerdo con la reglamentación recogida en el anexo I. Dispondrán, además, de dispositivos antihielo y antivaho si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I.
5. Deben estar provistos de un mecanismo adecuado que permita al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad.
6. Todo vehículo de motor, con excepción de las motocicletas, de los motocultores conducidos a pie y de los vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo, deberá estar provisto de un dispositivo que, manejado desde el puesto de conducción y accionado por el motor, permita la marcha atrás del vehículo.
7. Todo vehículo de motor, excepto los motocultores conducidos a pie, estará provisto de un aparato productor de señales acústicas que emita un sonido continuo, uniforme y de suficiente intensidad. Sólo en los vehículos que tengan el carácter de prioritarios se instalarán aparatos emisores de señales acústicas especiales, siempre que estén debidamente autorizados por el órgano competente en materia de industria.

8. Los órganos de mando y maniobra, indicadores y testigos deben estar contruidos y montados de tal manera que puedan ser fácilmente identificados, consultados y accionados de forma instantánea por el conductor durante la marcha teniendo su cuerpo en posición normal y sin desatender la conducción.
9. Los órganos mecánicos y su equipo complementario deben estar contruidos y protegidos de manera que durante su funcionamiento y utilización no constituyan peligro para los usuarios de la vía pública, aun cuando el vehículo esté detenido.
10. Los órganos motores y, en particular, los depósitos, tubos y piezas que hayan de contener materias inflamables, deben estar contruidos, instalados y protegidos de manera que no constituyan causa de peligro y se reduzca al máximo el riesgo de incendio o de explosión. La boca o tapón del depósito de combustible debe situarse exteriormente a los recintos destinados para los viajeros, al conductor y al compartimento motor.
11. Todo vehículo de motor capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a los 40 kilómetros por hora deberá estar provisto de un indicador de velocidad en kilómetros por hora.
12. Todo vehículo de motor llevará instalado tacógrafo y limitador de velocidad, si así lo dispone la reglamentación que se recoge en el anexo I.
13. Los automóviles deberán llevar instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, si así lo dispone la reglamentación que se recoge en el anexo I, todo ello según su categoría y de acuerdo con lo dispuesto en la citada reglamentación. Los dispositivos de protección o retención para niños se ajustarán a lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.
14. Si el vehículo dispone de apoyacabezas, éstos deben cumplir las prescripciones establecidas en la reglamentación que se recoge en el anexo I.
15. Los automóviles, si así lo dispone la reglamentación que se recoge en el anexo I, deberán estar provistos de un dispositivo contra su utilización no autorizada que permita poner fuera de servicio o bloquear un órgano esencial del vehículo a partir del momento en que éste quede estacionado, debiendo cumplir las prescripciones establecidas en la reglamentación que se recoge en el anexo anteriormente indicado. Además de lo anterior, podrán ir provistos de un sistema de alarma, independiente o no de dicho dispositivo.
16. Los vehículos, incluidos los remolques y semirremolques, deberán estar contruidos de manera que ofrezcan en su parte posterior una protección eficaz al empotramiento de vehículos que pudieran chocar por su parte trasera; bien sea mediante un dispositivo antiempotramiento o por la propia forma y características de la parte trasera del vehículo, y todo ello cumpliendo con las prescripciones establecidas en el anexo IV y con la reglamentación recogida en el anexo I.
17. Los vehículos, incluidos los remolques y semirremolques, destinados al transporte de mercancías, deberán disponer de un dispositivo de protección lateral, si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I.
18. Los vehículos destinados al transporte de mercancías deberán disponer de un dispositivo antiencastramiento delantero, si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I.
19. Los vehículos de motor deberán cumplir lo establecido en las correspondientes disposiciones sobre emisión de humos, gases contaminantes, ruidos y compatibilidad electromagnética, de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

20. La potencia fiscal de los motores de los vehículos se calculará según lo dispuesto en el anexo V.

Así mismo, el art. 19 RGV nos remite a su Anexo XII, donde recoge la dotación mínima de un vehículo, siendo dicha dotación mínima la siguiente:

1. Los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 6500 kg, excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, llevarán la siguiente dotación:

- Dos dispositivos portátiles de pre señalización de peligro. El Real decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, establece que el 2 de enero de 2026 la luz V-16 será obligatoria sustituyendo a los triángulos de emergencia. Hasta entonces, los usuarios de las vías de circulación podrán usar la luz V-16 de forma conjunta con los triángulos.

Disposición transitoria primera. Uso de la señal V-16 «Preseñalización de peligro», conforme al modelo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos antes de la entrada en vigor de este real decreto.

Hasta el 1 de enero de 2026 se podrán seguir utilizando como señal V-16, en los supuestos contemplados en el Reglamento General de Circulación, los dispositivos de preseñalización de peligro con las dimensiones, color, modo de colocación y características técnicas contempladas en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, antes de la entrada en vigor de este real decreto.

Adicionalmente, también se podrán seguir utilizando como señal V-16, hasta el 1 de enero de 2026, las señales V-16 luminosas fabricadas con anterioridad a la aprobación de este real decreto y que, en todo caso, cumplan con todas las características técnicas enumeradas en el apartado cinco de la disposición final segunda, excepto los puntos 4, 5 y 6 relativos a la capacidad de comunicar al punto de acceso nacional la activación, desactivación y ubicación del accidentado.



Fig. 1 Señal V-16 que será obligatoria a partir del 2 de enero del 2026.

- Un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el Real Decreto 1407/1992, 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).
2. En el caso de que se realicen funciones de vehículo piloto de protección y acompañamiento, se deberán llevar chalecos tanto para el conductor como para cada uno de los miembros del personal auxiliar.
3. Una rueda completa de repuesto o una rueda de uso temporal, con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, o un sistema alternativo al cambio de las mismas que ofrezca suficientes garantías para la movilidad del vehículo. En estos casos se circulará respetando las limitaciones propias de cada alternativa.
- Los autobuses, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada superior a 350 kg y los conjuntos de vehículos no especiales, deberán llevar, además de la dotación que se establece en el apartado 1 a) y b), un equipo homologado de extinción de incendios, adecuado y en condiciones de uso.

2.3 El automóvil

Podemos definir automóvil en base al origen de sus raíces (del griego *auto* “uno mismo” y del latín *mobilis* “que se mueve”). En una definición más genérica, se refiere a un vehículo autopropulsado por un motor, generalmente de explosión, que lo pone en movimiento, destinado al transporte de personas o mercancías por una vía ordinaria sin necesidad de raíles.

HISTORIA DEL AUTOMÓVIL

La historia del automóvil empieza con los vehículos autopropulsados por vapor del siglo XVIII. Esta invención comprende distintas etapas que veremos por separado, pero en términos estrictos de lo que hoy en día comprendemos como se acepta que el primer ejemplar en la historia fue desarrollado en Alemania, por distintos ingenieros de manera independiente:

- La etapa inicial en la historia del automóvil se inició con un motor de vapor. Alrededor de 1770, el inventor francés **Nicolas-Joseph Cugnot** creó un vehículo que aprovechaba la tecnología de la máquina de vapor, con un motor de dos cilindros verticales y 50 litros de desplazamiento. Con su segundo y mejorado prototipo logró alcanzar velocidades de 4 kilómetros por hora. Por irónico que parezca, con él tuvo el primer accidente automovilístico de la historia, al perder el control del aparato y chocar contra una pared. Cugnot construyó una tercera versión en 1771, que aún se conserva, y sirvió de inspiración a **William Murdoch**, quien construyó un auto a vapor semejante en 1784, y a **Richard Trevithick**, quien hizo lo propio en 1801. Estos primeros vehículos permitieron inventar el freno de mano, las velocidades y el volante, pero tenían el inconveniente de tener que mantener caliente su caldera.



Fig. 2 El auto a vapor tenía el inconveniente de mantener la caldera caliente.

Fuente: <https://www.caracteristicas.co/historia-del-automovil/>

- Los primeros ensayos con el motor a combustión se tuvieron a principios del siglo XIX, con relativo éxito. Embarcaciones y modelos de motor se sucedieron a partir de 1807. En 1860 el belga **Etienne Lenoir** condujo con éxito un vehículo con motor de combustión interna, propulsado por gas de carbón. El automóvil de Lenoir mezclaba aire y combustible y empleaba un encendido eléctrico, en un motor a dos tiempos. Ese primer modelo sirvió a **Nikolaus Otto** en 1876 para construir y patentar un motor a cuatro tiempos.
- Basándose en ese segundo modelo, **Siegfried Marcus** creó el primer “Coche de Marcus”, con un motor de combustión interna a base de gasolina, dotado de un sistema de ignición de bajo voltaje que patentó en 1883.
- Entre 1832 y 1839, **Robert Anderson** inventó el primer vehículo eléctrico, que era propulsado por celdas eléctricas no recargables. En esa misma época circulaban aparatos semejantes, fruto de ingenieros estadounidenses y otros presentados en la Exposición Internacional de la Electricidad en París. Se valoraba que era más silencioso y menos pesado que las máquinas de vapor, pero no hubo forma en

esa época de resolver el dilema de la descarga paulatina de las celdas eléctricas. Sin embargo, el “bólide” de **Camille Jenatzy** de 1889 alcanzó la velocidad de 105 kph, todo un récord para esa época.

- **Karl Benz** diseñó su primer modelo, llamado Benz Patent-Motorwagen en Mannheim en 1885. Su esposa viajó en 1888 unos 80 kilómetros hasta la ciudad de Profzheim, como una forma de demostrar el invento de su marido, que había sido ya patentado en 1886.



Fig. 3 El Benz-Patent-Motorwagen, de 1885, se considera el primer automóvil de la historia.

Fuente: <https://www.caracteristicas.co/historia-del-automovil/>

- **Gottlieb Daimler** y **Willhelm Maybach** diseñaron un propio modelo de automóvil en 1889, en Stuttgart, de manera independiente. Sin embargo, se considera la máquina de Benz como el punto de partida formal del automóvil.
- Las primeras compañías de construcción de automóviles surgieron a finales del siglo XIX: las francesas Panhard et Levassor de 1889 y Peugeot de 1891. Aunque Francia haya sido la pionera en la invención del automóvil, Estados Unidos dio a la industria automovilística su máximo potencial, gracias a las ideas de **Henry Ford**. Ford creó los modelos “T”, que fueron producidos en 1908 en grandes cantidades, gracias a la aplicación de las cadenas de montaje, un sistema innovador que desde entonces se instaló en el corazón de las industrias humanas, el llamado “fordismo”. **Henry Ford**, **Henry Royce** y **Ettore Bugatti** se consideran los innovadores de la industria automotriz, responsables de su crecimiento, expansión y fama mundial, en la que se llamó la “edad dorada” del automovilismo.



Fig. 4 Henry Ford creó los modelos T en 1908.

Fuente: <https://www.caracteristicas.co/historia-del-automovil/>

- En ese entonces Ford competía también con Oldsmobile y Cadillac, que luego se fusionaron en General Motors, fundada por **William C. Durant** en 1908. Los Dodge Brothers marcaron su presencia desde 1914, y anticiparon el nacimiento en 1925 de Chrysler.
- Poco después, en la Alemania de 1926, se fusionaron las empresas Daimler-Motoren-Gesellschaft de Stuttgart, fabricante de los Mercedes, y Benz & Cie, a cargo de los automóviles Benz. Fue así como surgió la legendaria Mercedes-Benz.

2.4 Accidente de tráfico

La principal causa de accidentes laborales en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad son los accidentes de tráfico. Este es definido en la Orden de 18 de febrero de 1993, del ministerio de Relaciones con las Cortes y de Secretaria del Gobierno, que dicta las normas para la elaboración de las estadísticas de accidentes de circulación como:

- *Aquel suceso fortuito que se produce o tiene su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (art. 2 LSV).*
- *Y como consecuencia del mismo, resulte una o varias personas muertas o heridas, solo haya daños materiales, y este implicado al menos un vehículo.*

En muchos casos estos accidentes se deben a la inobservancia de las normas de tráfico que regulan la circulación y conducción de los vehículos prioritarios. Pero para conocer el ámbito de aplicación de las citadas normas es fundamental definir correctamente el vehículo prioritario.

2.5 El vehículo prioritario

El art. 27 LSV aporta una primera definición de vehículo prioritario:

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

En esta definición, quedan fuera los vehículos que circulen por raíles, que tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios. No se consideran vehículos prioritarios, pero por sus características de construcción y circulación tendrán prioridad (art. 57.1.b RGC).

Tendrán el carácter de prioritarios:

- Los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada.
- Que circulen en servicio urgente.
- Y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa V1 VEHÍCULO PRIORITARIO, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

Esta señal, regulada en el art 173 RGV, indica que se trata de un vehículo de los servicios de policía, de extinción de incendios, protección civil y salvamento o de asistencia sanitaria, en servicio urgente si se utiliza de forma simultánea con el aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos. Como excepción, 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.

Respecto al uso de las señales, es importante mencionar que el responsable final de las consecuencias derivadas de su uso es siempre el conductor del vehículo prioritario o, en su caso, el ocupante del vehículo que las accione.

NORMATIVA DE LA POLICÍA NACIONAL

A nivel de normativa de Policía Nacional, se regula el vehículo policial prioritario en la Instrucción Operativa de Prevención de riesgos laborales sobre utilización de vehículos de la Dirección General de la Policía (IOPRL-003), donde se define como:

Aquel que goza de un derecho de preferencia o prioridad de paso en el cruce o encuentro con otros usuarios en la vía, especialmente con otros vehículos. Su preferencia o prioridad está condicionada a que circulen en prestación de un servicio urgente y a que sus ocupantes adviertan de su presencia al resto de usuarios de la vía mediante la utilización simultánea de la señal luminosa (V-1) y señal acústica, si bien están obligados a suprimir esta última si no entraña peligro para los demás usuarios.

CONTRASEÑAS DE LOS VEHÍCULOS OFICIALES

El RGV regula la contraseña de las placas y establece las contraseñas de los vehículos pertenecientes al Estado y al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN:

- ET, FN y EA: Para vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa, correspondientes, respectivamente al Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire.
- MF: Para los del Parque del Ministerio de Fomento.
- MMA: Para los del parque del Ministerio de Medio Ambiente.
- PME: Para los del Parque móvil del Estado.
- CNP: Para los de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, adscritos al ámbito del cuerpo 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.

TIPO DE VEHÍCULOS PRIORITARIOS

La orden del Ministerio de Gobernación (actual Ministerio del Interior, norma preconstitucional pero plenamente vigente en virtud de la Disposición Derogatoria 3ª de la constitución) de 30 de julio de 1970 establece los siguientes tipos:

1. **Policía:** los que estando adscritos al Estado, Municipios y, en general, a Entidades y Organizaciones públicas (se entiende aquí también las CCAA), tienen como destino específico el cumplimiento de las misiones policiales, incluida la policía especial de tráfico, que tiene como finalidad la vigilancia de la circulación vial. Cuando estos automóviles no pertenezcan a los parques oficiales de Ministerios civiles, Guardia Civil o Policía, el destino policial permanente se acreditará ante las Jefaturas de Tráfico de las provincias en que radiquen, mediante certificado expedido por la entidad u organismo público a que pertenezcan.
2. **Extinción de incendios,** siempre que:
 - o Pertenezcan a organismo público o privado.
 - o Y tengan características apropiadas para ser utilizados de modo permanente y exclusivo en la lucha contra incendios. Este extremo deberá acreditarse ante las Jefaturas provinciales de tráfico, mediante el oportuno certificado, expedido a dicho fin por el organismo a cuyo servicio estén afectos, salvo cuando se trate de vehículos adscritos a parques oficiales de ministerios civiles.

3. Asistencia sanitaria:

- Destinados a circular en servicio urgente.
- Que tengan como finalidad permanente y única el transporte, en casos de especial urgencia, de personal médico y sanitario o de instrumentos y elementos de imprescindible y urgentísima utilización. Este extremo deberá acreditarse ante las Jefaturas provinciales de tráfico, salvo el caso de las ambulancias, que se acredita mediante certificación expedida por los ayuntamientos, si los automóviles son de su pertenencia, o bien por el organismo competente en materia de sanidad, en los demás casos.

En ocasiones algún vehículo no prioritario, por causas de fuerza mayor, se ve obligado a circular en servicio de urgencia. En esos casos es de aplicación el art. RGC:

1. *Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un vehículo no prioritario se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios, procurará que los demás usuarios adviertan la especial situación en que circula. Para ello, utilizará el avisador acústico en forma intermitente y conectando la luz de emergencia, si se dispusiera de ella, o agitando un pañuelo o procedimiento similar.*
2. *Los conductores a que se refiere el apartado anterior deberán respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones, y los demás usuarios de la vía darán cumplimiento a lo dispuesto en el art. 69.*
3. *En cualquier momento, los agentes de la autoridad podrán exigir la justificación de las circunstancias a que se alude en el apartado 1.*
4. *Las infracciones a la norma de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el art. 65.4.c) LSV.*

3. Conducción de vehículos prioritarios

3.1 Facultades de los conductores

Los conductores de los vehículos prioritarios se han de sujetar y deben observar la normativa vigente en materia de tráfico, si bien cuando circulen en servicio de urgencia, están habilitados a dejar de cumplir ciertas normas de tráfico.

Establece el art. 68 RGC:

1. *Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos de este reglamento, si bien, a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún usuario de la vía, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas de los títulos II, III y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento. (Los títulos del RGC a los que un miembro de la Policía Nacional está exento de cumplir mientras circula en un vehículo prioritario en servicio de urgencia son los que hacen referencia a la circulación de vehículos, otras normas de circulación y la señalización).*

Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta.

Los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia, regulación y control del tráfico podrán utilizar o situar sus vehículos en la parte de la vía que resulte necesaria cuando presten auxilio a los usuarios de ésta o lo requieran las necesidades del servicio o de la circulación. Asimismo,

determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales.

2. Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa, a que se refiere el artículo 173, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos. Por excepción de lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de los vehículos prioritarios deberán utilizar la señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

3.2 Comportamiento de los demás conductores respecto de los vehículos prioritarios

Cuando un vehículo prioritario de la policía circula en servicio de urgencia, debe hacerlo para evitar un daño grave, inmediato e irreparable, así como para proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana. Por ello y para que puedan ejercer sus funciones con la mayor premura posible, se necesita de la colaboración del resto de los conductores y usuarios de las vías.

Concretamente, el art. 69 RGC regula el comportamiento de los demás conductores respecto de los vehículos prioritarios:

Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

Cuando un vehículo de policía que manifiesta su presencia según lo dispuesto en el artículo 68.2 se sitúa detrás de cualquier otro vehículo y activa además un dispositivo de emisión de luz amarilla hacia adelante de forma intermitente o destellante, el conductor de éste deberá detenerlo con las debidas precauciones en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y permanecerá en su interior. En todo momento el conductor ajustará su comportamiento a las instrucciones que imparta el agente a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquél.

Si un conductor, de manera dolosa desobedeciese las señales de los agentes puede incurrir en un ilícito penal de desobediencia (art. 556 CP). E igualmente para casos que no revistan entidad penal, el hecho puede ser constitutivo de una infracción administrativa (art.36 Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana).

3.3 La conducción de vehículos en situación de emergencia.

Dentro de la conducción de un vehículo policial podemos diferenciar dos formas de hacerlo, en servicio de urgencia y normal o patrullaje ordinario. La mayoría del tiempo se patrulla de forma ordinaria, utilizando para ello la señal V-3, que como establece el ya visto art. 173 RGC, señala un vehículo de esta clase en servicio no urgente.

Cuando una patrulla circula en esta condición, sus ocupantes deben respetar en todo momento las normas de circulación y cualquier otra legislación aplicable en materia de salud laboral, como por ejemplo la Ley 42/2010 por la que se modifica la Ley 28/2005 de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta,

suministro, consumo y la publicidad de los productos del tabaco, y que prohíbe fumar en un vehículo policial ya que es considerado lugar de trabajo.

Para la conducción de vehículos prioritarios se requiere permiso de conducción de la clase que corresponda al vehículo según sus características. En el ADJUNTO 2 se estudia la documentación requerida para la conducción de vehículos, de conformidad con el Reglamento General de conductores.

4. Normativa interna del Cuerpo Nacional de Policía

4.1 Instrucción Operativa de Prevención de Riesgos Laborales sobre utilización de vehículos de la Dirección General de la Policía (IOPRL-003)

La Instrucción que nos ocupa establece en primer lugar que el control del efectivo mantenimiento de los vehículos es competencia:

1. Con carácter general, de la División Económica y Técnica (Área de Automoción).
2. Con carácter específico, de los diferentes jefes de unidades en cuanto a los vehículos adscritos a su ámbito respectivo.

La capacitación y formación de los conductores del Cuerpo Nacional de Policía es competencia de la División Económica y Técnica (Área de Automoción) y de la División de Formación y Perfeccionamiento. Esta formación será acorde a lo establecido en el art. 6 de la Ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad:

La formación y perfeccionamiento de los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de seguridad se adecuará a los principios señalados en el art. 5º y tendrá carácter profesional y permanente.

Todo conductor de un vehículo policial, cualquiera que sea su escala o categoría de pertenencia, deberá actuar de acuerdo con las siguientes normas de uso:

1. Deberá estar en posición del permiso de conducir del Cuerpo Nacional de Policía.
2. A la recogida de un vehículo policial para el inicio de un servicio los funcionarios usuarios deberán comprobar:
 - Tu estado de conservación general externo e interno (limpieza, desperfectos presentados, pérdidas de líquidos, presión y aspectos de los neumáticos, estado de niveles, repostajes, luces de aviso de averías encendidas, etc.), Si observa alguna anomalía debe comunicarlo por escrito a sus jefes inmediatos.
 - Que en el vehículo se mantiene en perfecto estado el material de dotación policial y auxiliar (prioritario, linternas, extintor, rueda de repuesto o kit anti pinchazos, triángulos de señalización, chalecos, etc).
 - En lo relativo al mantenimiento del vehículo (cambios de aceites...) será responsabilidad de los usuarios del mismo o del personal encargado de automoción.
 - A la finalización del servicio con vehículos, los funcionarios son los responsables del estado general del mismo en el momento de su devolución, debiendo presentar las mismas condiciones de operatividad que al momento de su retirada: adecuada limpieza interior y exterior, localización de llaves, documentación del vehículo, repostaje suficiente, notificación de siniestros o averías, y cualesquiera otra incidencia que pudiera afectar de forma directa al normal funcionamiento o imagen del vehículo policial.
 - Se ha de dejar constancia del estado del vehículo y de las incidencias en el correspondiente Libro de Servicio de la Unidad, así como el Libro de Control de Vehículos y Material de Dotación

correspondiente a cada uno de los vehículos policiales, acto que ha de llevarse a cabo por los propios conductores de los mismos tanto al inicio como en la finalización de la prestación del servicio.

Como norma general se deberán verificar, con carácter previo al uso del vehículo, una serie de elementos que se citan a continuación. Esta verificación se realizará por el propio conductor y su acompañante (en el caso de radio patrullas) siempre en los cambios de turno (en los vehículos Z) y en el resto de vehículos policiales al menos una vez cada quince días.

Entre otras acciones se deben realizar las siguientes:

- Revisión de la presión y estado de conservación de los neumáticos.
- Niveles de fluidos de motor.
- Comprobación del correcto funcionamiento de los sistemas de iluminación.
- Comprobar dotación policial del vehículo.
- Comprobación de la existencia y validez de la documentación que, con carácter obligatorio, debe tener el vehículo: permiso de circulación, tarjeta ITV, certificado y recibo de seguro (SOV) e informe ITV policial.

Los agentes deberán comprobar los sistemas de seguridad activa y pasiva antes de la puesta en marcha del vehículo, y los que circulen en motocicleta estarán obligados a utilizar la uniformidad y equipamiento que, en función de las cilindradas de las motocicletas, esté reglamentariamente en vigor, tales como casco, guantes, calzado y ropa.

4.2 Resolución de la Dirección General de la Policía de 2014 por la que se establecen normas relativas a la flota de automoción policial

En referencia a la conducción y uso de vehículos, esta Resolución establece:

1. Primero. La conducción de vehículos policiales por personal del Cuerpo Nacional de Policía requerirá estar en posición del correspondiente permiso de conducir corporativo, expedido por el Área de Automoción. El carácter de dicho permiso o no tenerlo en vigor inhabilita para conducir vehículos policiales, siendo responsabilidad del conductor y del jefe que autorice su uso, cualquier incidencia que pudiera acontecer durante la conducción.
2. Segundo. El personal ajeno al Cuerpo Nacional de Policía solo podrá conducir vehículos policiales cuando exista autorización expresa y nominal firmada por el jefe del Área de Automoción, sin que en ningún caso esta pueda superar el plazo máximo de un año.
3. Tercero. Los funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía tendrán la obligación de mantener en vigor el permiso/s de conducir de la clase/s exigida/s en las diferentes convocatorias de ingreso, así como todas las clases de permisos que se hubieran obtenido a través del Área de Automoción, excepto que por causas psicofísicas debidamente justificadas los facultativos competentes dictaminen lo contrario. En este caso, las deficiencias psicofísicas observadas serán notificadas a la Dirección General de Tráfico, para que la misma medida pueda ser aplicada de cara a la vigencia del permiso de conducir ordinario.
4. Cuarto. La conducción de los vehículos policiales siempre deberá realizarse de forma responsable y eficiente cumpliendo, en todo momento, con lo dispuesto por la normativa vigente en materia de seguridad vial.
5. Quinto. Los ocupantes de los vehículos policiales deberán utilizar de forma obligatoria el cinturón de seguridad cuando circulen por vías interurbanas. Se aconseja su uso en los desplazamientos por zonas urbanas, debiéndose respetar, en todo caso, lo que la normativa específica sobre la materia determine en cada momento.

6. Sexto. La utilización de vehículos con placas reservadas, sean particulares u oficiales, no exime del cumplimiento de la normativa recogida en la LSV, por lo que ante cualquier infracción tipificada en la misma, es obligado dar respuesta a los requerimientos de información formulados por los organismos instructores de los expedientes sancionadores.

Por ello, en los casos en los que se requieran datos por parte de la División Económica y Técnica como consecuencia de una infracción cometida, se seguirá el procedimiento siguiente:

- o Cuando la infracción se haya cometido con un vehículo particular dotado con placas de matrícula reservada, se requerirá al funcionario titular del mismo, a través de su unidad de destino, para que realice las gestiones o recursos que procedan ante el órgano instructor del expediente sancionador, advirtiéndole que se procederá a notificar al órgano requirente la matrícula real del vehículo.
- o En los casos de denuncias por infracciones con vehículos oficiales, se requerirá a la unidad de adscripción del vehículo para que, mediante informe del titular de la plantilla (organismo Central, Jefatura Superior o Comisaria Provincial), se motive ante la Jefatura de Tráfico correspondiente los casos en que las infracciones hayan sido justificadas o en caso contrario, se faciliten los datos del conductor responsable de la infracción al órgano instructor del expediente sancionador,

En ambos casos deberá remitirse copia de lo actuado a la División Económica y Técnica.

7. Séptimo. Los vehículos del Cuerpo Nacional de Policía únicamente serán utilizando para el desempeño de servicios de carácter oficial. Tendrán Esta consideración los desplazamientos que se deban realizar por razón de actividades profesionales, sean en labores operativas o de gestión, así como los demandados por la asistencia a reuniones, eventos institucionales o actos protocolarios de representación.



Fig. 5 Permisos de conducción de la Policía Nacional. Fuente: BOE Orden INT/161/2011 de 21 de enero.

4.3 Instrucción Operativa de Prevención de Riesgos Laborales sobre actuación ante incidencias de seguridad vial (IOPRL-009)

Cuando presten auxilio en accidentes de tráfico en vías públicas, los miembros del Cuerpo Nacional de Policía acomodarán su actuación a la Instrucción Operativa de Prevención de RRL 009 (IOPRL-009).

Las actuaciones serán las siguientes:

1. Aproximación al lugar del accidente.

Cuando el accidente no se ha presenciado, se facilitará a los funcionarios policiales actuantes toda la información disponible, en particular la relativa a:

- Datos precisos del lugar del incidente.
- Gravedad del accidente.
- Información sobre los recursos sanitarios movilizados.
- Conocimiento si en el lugar del accidente hay algún equipo sanitario o más Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.

La aproximación al lugar del mismo se ha de hacer:

- Eligiendo la mejor ruta de aproximación posible al lugar del accidente, teniendo en cuenta el volumen de tráfico, el estado de las vías y las posibles retenciones.
- Con rapidez, pero extremando las medidas de precaución y seguridad y haciendo uso de los dispositivos de emergencia (luces y sirenas).

2. Actuación en el lugar del accidente.

Como norma general, cuando se preste auxilio en un accidente de tráfico se deberá seguir la norma PAS:

PROTEGER
AVISAR
SOCORRER

- **PROTEGER:** Antes de emprender otras actuaciones es primordial asegurar la zona del accidente. Para ello, se deberá evaluar la escena del accidente, con el fin de detectar los riesgos existentes e intentar controlarlos o disminuirlos. Si la dotación policial cuenta con dos o más funcionarios debe realizarse una separación de funciones.

Practicado lo anterior, se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

- **Estacionamiento seguro** que no represente ningún peligro para el resto de usuarios, no obstaculice la aproximación y la movilidad de los vehículos de asistencia, y deje asimismo vía libre para que los vehículos detenidos o inmovilizados a causa del accidente puedan ser evacuados. Es recomendable estacionar fuera de la calzada o en el arcén y conectar las luces de emergencia o avería del vehículo.
- **Acercamiento al lugar del accidente.** La aproximación al vehículo accidentado se llevará a cabo salvaguardando la propia seguridad, no realizándose si existe peligro inmediato de atropello, incendio o precipitación del vehículo. Se caminará por el arcén, extremando las

precauciones si se debe cruzar la vía, especialmente en caso de actuaciones en autopistas o autovías.

- **Aseguramiento de la Zona.** Se emprenderán las siguientes actuaciones:
 - **Colocación de chaleco reflectante antes de bajar del vehículo** (durante el día y la noche), que se encontrará guardado en el interior del habitáculo, en un lugar fácilmente accesible.
 - **Colocación de un triángulo reflectante**, como mínimo, a 50 metros antes del lugar del accidente. Si la vía es de doble sentido, se colocará otro triángulo, como mínimo a 50 metros del lugar del siniestro, en la dirección contraria. Si existe curva o cambio de rasante sin visibilidad, serán colocados de modo que sean vistos antes de la curva o cambio de rasante. En la maniobra de señalización se caminará con el triángulo delante del cuerpo, hasta el lugar donde vaya a ser colocado.

El Real decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, establece que el 2 de enero de 2026 la **luz V-16 será obligatoria sustituyendo a los triángulos de emergencia**. Hasta entonces, los usuarios de las vías de circulación podrán usar la luz V-16 de forma conjunta con los triángulos. El uso de la señal V-16 no podría ser más sencillo, con el coche detenido por cualquier avería o accidente, se deberá colocar el dispositivo en el techo del vehículo. En este momento emitirá una luz que alertará al resto de conductores gracias a su luz destellante de color ámbar podrá ser vista por el resto de conductores desde un kilómetro de distancia. Esta operación se debe realizar con el vehículo totalmente parado.

- **Delimitación de la zona del accidente con conos de seguridad.** En caso de escasa o nula visibilidad, se utilizará una linterna para realizar indicaciones al resto de los conductores.
- **AVISAR:** Una vez realizadas las medidas de protección se comunicará el accidente a la Sala del 091 actualmente conocida como Centros Inteligentes de Mando de Comunicación y Control 091”, (CIMACC-091), solicitando ayuda e indicando las características del accidente, número y gravedad de los lesionados, así como número de identificación de la mercancía si se tratase de un vehículo que transportara mercancías peligrosas.
- **SOCORRER:** Una vez realizadas las acciones anteriores se procederá a socorrer a las víctimas del accidente, teniendo en cuenta lo siguiente:
 - **Estar tranquilo, pero actuar rápidamente.**
 - **Hacer una composición de lugar.** Cuando se llega al lugar del accidente no se debe comenzar a actuar curando al primer herido que se encuentre. Puede haber otros heridos más graves y que, por tanto, necesiten atenderse en primer lugar. Se debe hacer, pues, un rápido examen del lugar. Debe intentarse saber si existen heridos ocultos. Hay que darse cuenta también de las posibles fuentes de peligros que aún existan: incendio con peligro de explosión del vehículo, derrame de productos inflamables o químicos, desplazamientos incontrolados, etc.
 - **Examinar bien al herido.** Investigar si respira, si tiene pulso, si está consciente, si sangra, si tiene una fractura, si presenta quemaduras, si ha perdido el conocimiento.

- **Mover al herido con gran precaución.** Jamás se cambiará de sitio al accidentado antes de cerciorarse de su estado y haberle proporcionado los primeros cuidados. Además, un herido grave, no debe ser movilizado excepto por estas tres razones:
 - Aplicación de los primeros auxilios.
 - Evitación del agravamiento de sus heridas.
 - Protección ante un eventual nuevo accidente.
- **No hacer más que lo indispensable.** El papel del auxiliador no es el de reemplazar a los servicios sanitarios, sino que se ha de limitar a proporcionar la medidas estrictamente necesarias.
- **Mantener al herido caliente.** Evitar, no obstante, un calor excesivo, manteniéndole a una temperatura intermedia. En casos de bajas temperaturas se envolverá al accidentado en una manta.
- **No dar jamás de beber a una persona inconsciente.** En este estado no podrá tragar y existirá peligro de ahogarla al penetrar el líquido en las vías aéreas.
- **Tranquilizar a la víctima.** Se deben calmar sus temores y tratar de levantarle el ánimo. Hay que decirle que hay gente cerca que se ocupa de él/ella, que los servicios de urgencia han sido avisados y que vendrán pronto. No se le debe dejar ver su herida.
- **No dejar nunca solo al accidentado.** El estado del mismo puede gravarse en un corto espacio de tiempo.

4.4 Otras normativas de importancia

Los agentes que circulan en vehículos policiales, se hallen o no en servicio de urgencia, están sujetos a la Legislación de Tráfico. Pero debido a la gran cantidad de normas, concretaremos las que afectan a los conductores de vehículos prioritarios.

ALCOHOL Y DROGAS

Tal y como establece el art. 12, queda prohibido la conducción bajo los efectos de drogas y alcohol. Posteriormente este punto se desarrolla en el RGV en sus arts. 20 a 28, detallando los matices de esta prohibición.

El art. 20 RGC limita la tasa de los conductores de vehículos prioritarios, no pudiendo éstos, circular con una tasa de alcohol:

- En sangre, superior a 0,3 gramos por litros.
- En aire espirado, superior a 0,15 miligramos por litro.

Por otro lado, el art. 21 establece que:

Los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

- a) *A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.*
- b) *A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.*
- c) *A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.*
- d) *A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.*

La conducción bajo los efectos de las drogas y las pruebas para su detección son legisladas en los art. 27 y 28 RGC, así como en el art. 796.1.7º de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que dan cobertura normativa a la realización del test indiciario salival.

Art. 27 Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

1. *No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.*
2. *Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy grave.*

Art. 28 Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

1. *Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su realización, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:*
 - a. *Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados. A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.*
 - b. *Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el art. 21 respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo.*
 - c. *El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en este reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.*

- d. *La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.*
2. *Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves.*

Art. 796.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal:

7º La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial. Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto a las normas de seguridad vial.

Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo, o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia. Todo conductor podrá solicitar prueba de contraste consistente en análisis de sangre, orina u otras análogas. Cuando se practicaren estas pruebas, se requerirá al personal sanitario que lo realice para que remita el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores.

Por lo tanto, los conductores de vehículos prioritarios están obligados a someterse a las pruebas de alcohol y drogas, y a no rebasar los límites reglamentariamente establecidos.



Fig. 6 Pruebas de drogas y alcohol realizadas por la policía.

CINTURÓN DE SEGURIDAD

La regulación de la exención del uso del cinturón de seguridad se realiza en el art. 119.2.c) RGC, en cuya virtud:

- Quedan exentos los conductores u pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.
- La exención alcanzará cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales.

En este caso, la IOPRL-003, con muy buen criterio, matiza que esta exención afecta a los conductores de este tipo de vehículos tan solo cuando se encuentren circulando en servicio prioritario de urgencia. Desde un punto de vista preventivo tal exención es totalmente ilógica ya que es en esta situación cuando más riesgo se tiene

de sufrir un accidente, por lo que aparte de lo previsto en la norma se aconseja el uso del cinturón en todo momento y situación sin excepciones.

La alta siniestralidad que se registra en accidentes de circulación por policías, hace necesario el uso del cinturón, que como queda demostrado, es un elemento de seguridad que reduce notablemente las lesiones de los ocupantes de los vehículos, incluidos personas transportadas en mamparas, conducción de presos, etc.



Fig. 7 Forma correcta de colocar el cinturón de seguridad.

USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN, CASCOS Y DISPOSITIVOS MÓVILES.

Son numerosos los agentes que por el servicio que desarrollan usan un prolongador del equipo de transmisiones que como auricular se introduce en la oreja. Otros, normalmente policías locales de municipios de escasos recursos, carecen de emisora por lo que realizan sus comunicaciones mediante telefonía móvil.

Gracias al art. 18.2 RGC, los agentes de la autoridad, en el ejercicio de las funciones quedan exentos de la prohibición de usar cascos o auriculares, así como la utilización de dispositivos de telefonía móvil. Dicha prohibición viene regulada anteriormente en art. 11 LSV. La IOPRL-003, también se pronuncia en este aspecto, haciéndose eco de las normas anteriormente citadas.

Evidentemente, si un agente debe estar atento a la conducción, las señales V-1 y a las transmisiones, los niveles de atención en la conducción disminuyen notablemente, por lo que siempre que sea posible, se aconseja y es deseable el reparto de tareas entre los componentes del indicativo.

5. Utilización de señales de emergencia

Como ya hemos mencionado, el art. 68 RGC dice que tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa (art. 173) y del aparato emisor de señales acústicas especiales (referido en las normas reguladoras de los vehículos)

Sin embargo, los conductores de los vehículos prioritarios deberán usar la señal luminosa única y aisladamente, sin hacer uso de la acústica, cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los usuarios.

El uso de las señales anteriormente mencionadas están reguladas en el art. 67 RGC:

1. Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán

circular por encima de los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir otras normas o señales en los casos y con las condiciones que se determinan en esta sección (art. 25 LSV).

2. Los conductores de los vehículos destinados a los referidos servicios harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente y cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones de vías o las señales de los semáforos, sin antes adoptar extremadas precauciones, hasta cerciorarse de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de otros vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya.
3. La instalación de aparatos emisores de luces y señales acústicas especiales en vehículos prioritarios requerirá autorización de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, de conformidad con lo dispuesto en las normas reguladoras de los vehículos.

5.1 Señales de emergencia

Las señales de emergencia a las que hace referencia el art. 173 RGC son la V-1 y la V-3 que se desarrollan con más detalle en el anexo XI del RGC

V-1 VEHÍCULO PRIORITARIO

1. La utilización de la señal V-1 en un vehículo indica la prestación de un servicio de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, o de asistencia sanitaria, en servicio urgente. La señal V-1 podrá utilizarse simultáneamente con el aparato emisor de señales acústicas especiales.
2. La utilización de la señal V-1 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalado como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.
3. La señal luminosa de vehículo prioritario V-1 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65. Este dispositivo se instalará en la parte delantera del plano superior del vehículo, por encima de la luz más alta, o a lo largo del perímetro de la zona más alta de la parte delantera y trasera del vehículo. En las motocicletas el dispositivo irá situado en la parte trasera, sobre un cabezal telescópico que permita elevarlo por encima de la parte más alta de ésta, o incrustado en la parte delantera y trasera de las motocicletas sin sobresalir del carenado. En ningún caso la señal luminosa V-1 afectará a la visibilidad del conductor, y deberá ser visible en todas las direcciones a una distancia mínima de 50 metros.
4. Los vehículos de policía, además, podrán utilizar con carácter voluntario un sistema auxiliar constituido por dos fuentes luminosas (intermitentes o estroboscópicas), de color azul. Este sistema estará instalado en el frontal del vehículo, a la altura de las luces de cruce, o por encima de ellas en el caso de las motocicletas.
5. Queda prohibido el montaje y la utilización de la señal V-1 en vehículos que no sean prioritarios, por no prestar los servicios que se indican en el apartado 1.



Fig. 8 Señales de emergencia en vehículos prioritarios. Fuente: DGT

V-3. VEHÍCULO DE POLICÍA

1. Señaliza un vehículo de esta clase en servicio no urgente.
2. Estará constituida por una rotulación, reflectante o no, en los costados del vehículo, que incorpora la denominación del cuerpo policial y su imagen corporativa.
3. Además de la señal descrita en el número anterior, podrá llevar:
 - a) Al menos, una línea de contorno longitudinal en material reflectante que se dispondrá por todo el perímetro del vehículo, la cual cumplirá los requisitos especificados para el nivel 2 y será de las siguientes anchuras mínimas:
 - Vehículos con M.M.A. menor o igual a 3.500 kg: 7 cm.
 - Vehículos con M.M.A. mayor de 3.500 kg: 10 cm.

El color de las citadas líneas de contorno podrá ser cualquiera de los especificados en la tabla de coordenadas cromáticas o combinaciones de los mismos, con la excepción del blanco hacia atrás.

La ubicación de las líneas de contorno deberá realizarse de modo que se garantice la señalización del vehículo en toda su longitud (laterales) y anchura (trasera y delantera), así como la forma y dimensiones del contorno total en el caso de que se empleen varias líneas o bandas.

Los materiales reflectantes cumplirán los requisitos especificados y habrán de superar los ensayos igualmente descritos para los mismos.

b) Un alumbrado de posición o crucero, ubicado en el interior del sistema de señalización prioritaria, situado en la parte delantera del plano superior del vehículo, del mismo color que la señal V-1, homologada conforme al Reglamento ECE número 65, así como un cartel con la misma iluminación y rotulación del Cuerpo a que pertenece.



Fig. 9 Vehículo y motos policiales.

5.2 Señales de los agentes

Que los agentes de Policía Nacional no tengan competencia directa en materia de tráfico, no quiere decir que no puedan regular el tráfico. Para ello el RGC, en su art. 143.4 dice que:

Quando las fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en el ámbito de sus funciones, establezcan controles policiales de seguridad ciudadana en la vía pública, podrán regular el tráfico exclusivamente en el caso de ausencia de agentes de la circulación. La forma y significado de las señales y órdenes de los agentes de la circulación se ajustarán a lo que establece el Catálogo Oficial de Señales de Circulación. Estas señales figuran también en el anexo I.

La IOPRL-003 obliga al uso del chaleco reflectante de alta visibilidad cuando los agentes salgan del vehículo y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas, siendo este un equipo de protección individual y de dotación del vehículo. Por otro lado el RGC en su art. 143.1 establece que deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros.

Cuando los agentes realicen señales al resto de conductores, éstas se ajustarán al art. 143.2 del RGC, señalando en este tema que nos ocupa las más comunes:

1. Brazo levantado verticalmente:



- Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente, salvo a los conductores que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad suficiente. Si esta señal se efectúa en una intersección, no obligará a detenerse a los conductores que ya hayan entrado en ella.
- La detención debe efectuarse ante la línea de detención más cercana o, en su defecto, inmediatamente antes del agente. En una intersección, la detección debe efectuarse antes de entrar en ella.
- Con posterioridad a esta señal, el agente podrá indicar, en su caso, el lugar donde debe efectuarse la detención.

2. Brazo o brazos extendidos horizontalmente:



- Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos y cualquiera que sea el sentido de su marcha. Esta señal permanece en vigor aunque el agente baje el brazo o los brazos, siempre que no cambie de posición o efectúe otra señal.

3. Balanceo de una luz roja o amarilla:



- Obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz.

4. Brazo extendido moviendolo alternativamente de arriba abajo:



- Esta señal obliga a disminuir la velocidad de su vehículo a los conductores que se acercan al agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal y perpendicularmente a dicho brazo.






5. Señales acusticas:



- Cuando hacen una serie de toques cortos y frecuentes ordenan la detección de los vehículos. Cuando hacen un toque largo ordenan la reanudación de la marcha.

6. Otras señales: cuando las circunstancias así lo exijan, los agentes podrán utilizar cualquier otra indicación distinta a las anteriores realizada de forma clara.

Los agentes podrán dar ordenes o indicaciones a los usuarios mientras hacen uso de la señal V-1 que establece el RGV, a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquéllos, entre los cuales estan los siguientes:

-  - **Bandera roja:** indica que a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico de todos los vehículos y usuarios, excepto para aquellos que son acompañados o escoltados por los agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico.
-  - **Bandera verde:** indica que, a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.
-  - **Bandera amarilla:** indica al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro. Esta bandera podrá ser también utilizada por el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el desarrollo de marchas ciclistas o de cualquiera otra actividad, deportiva o no, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
-  - **Brazo extendido hacia abajo inclinado y fijo:** el agente desde un vehículo indica la obligación de detenerse en el lado derecho a aquellos usuarios a los que va dirigida la señal.
-  - **Luz roja o amarilla intermitente o destellante hacia delante:** el agente desde un vehículo indica al conductor del que le precede que debe detener el vehículo en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y siguiendo las instrucciones que imparta el agente mediante la megafonía.

ADJUNTO 1

ANEXO II DEL RGV. DEFINICIONES Y CATEGORÍAS DE LOS VEHÍCULOS

A. DEFINICIONES

A efectos de este reglamento, se considerarán las siguientes definiciones:

Vehículo	Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial.
Vehículo de tracción animal	Vehículo arrastrado por animales.
Ciclo	Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
Bicicleta	Ciclo de dos ruedas.
Bicicleta de pedales con pedaleo asistido	Bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.
Vehículo a motor	Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.
Ciclomotor	Tienen la consideración de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:
Ciclomotor de dos ruedas	Vehículo de dos ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm ³ , si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
Ciclomotor de tres ruedas	Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm ³ , si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
Cuatriciclo ligero	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e.
Cuatriciclo pesado	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e.
Ciclo de motor	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.
Vehículo de movilidad personal	Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.
Tranvía	Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía.
Vehículo para personas de movilidad reducida	Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kg, y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipará a los ciclomotores de tres ruedas.
Automóvil	Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.
Motocicleta	Tienen la consideración de motocicletas los automóviles que se definen en los dos epígrafes siguientes:
Motocicletas de dos ruedas	Vehículos de dos ruedas sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm ³ , si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
Motocicletas con Sidecar	Vehículos de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm ³ , si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
Vehículo de tres Ruedas	Automóvil de tres ruedas simétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm ³ , si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
Turismo	Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.
Autobús o autocar	Automóvil que tenga más de 9 plazas incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

Autobús o autocar articulado	Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí. La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.
Autobús o autocar de dos pisos	Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.
Camión	Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.
Furgón/Furgoneta	Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.
Tractocamión	Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque.
Remolque	Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.
Remolque de enganche o remolque completo	Remolque de, al menos, dos ejes y un eje de dirección como mínimo, provisto de un dispositivo de remolque que puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque), que no transmita al vehículo de tracción una carga significativa (menos de 100 kg.)
Remolque con eje central	Remolque provisto de un dispositivo de enganche que no puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque) y cuyo(s) eje(s) esté(n) situado(s) próximo(s) al centro de gravedad del vehículo (cuando la carga esté repartida uniformemente) de forma que sólo se transmita al vehículo de tracción una pequeña carga estática vertical.
Semirremolque	Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.
Caravana	Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehículo se encuentra estacionado
Vehículo articulado	Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.
Tren de carretera	Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.
Conjunto de Vehículos	Un tren de carretera, o un vehículo articulado
Vehículo acondicionado	Cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm, como mínimo.
Derivado de turismo	Automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.
Vehículo mixto adaptable	Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.
Autocaravana	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
Vehículos todo terreno	Cualquier vehículo automóvil se considerará Todo Terreno si cumple las definiciones que indica la Directiva 92/53 en su anexo II punto 4.
Vehículo especial	Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas en este Reglamento o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.
Tractor agrícola	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.
Motocultor	Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.
Tractocarro	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas
Máquina agrícola automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.
Portador	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas
Máquina agrícola remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación de terreno o laboreo,

	que, además, no se consideran vehículos a los efectos de este Reglamento, así como también el resto de maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kg de masa.
Remolque agrícola	Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluyen en esta definición a los semirremolques agrícolas.
Tractor de obras	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.
Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de obras o una máquina de obras automotriz.
Tractor de servicios	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.
Máquina de servicios automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de servicios o una máquina de servicios automotriz.
Tren turístico	Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.
QUAD-ATV	Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en las Directivas europeas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas, y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas.
Pick-up	Vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.
Vehículo eléctrico (EV)	Vehículo propulsado al menos por uno o más motores eléctricos.
Vehículo eléctrico de baterías (BEV)	Vehículo eléctrico que utiliza como sistemas de almacenamiento de energía de propulsión exclusivamente baterías eléctricas recargables desde una fuente de energía eléctrica exterior. No se excluye la posibilidad de incluir, además, un sistema de frenado regenerativo que cargue las baterías durante las retenciones y frenadas.
Vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV)	Vehículo eléctrico que, reuniendo todas las condiciones de un vehículo eléctrico de baterías, incorpora además un motor de combustión interna.
Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV)	Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.
Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV)	Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.
Vehículo híbrido (HV)	Vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.
Vehículo eléctrico híbrido (HEV)	Vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos.
Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV)	Vehículo eléctrico híbrido, provisto de baterías que pueden ser recargadas de una fuente de energía eléctrica exterior, que a voluntad puede ser propulsado sólo por su(s) motor(es) eléctrico(s).
Vehículo de hidrógeno (HICEV)	Vehículo propulsado por motor(es) de combustión de hidrógeno.
Vehículo de uso compartido	Vehículo destinado al alquiler sin conductor dedicado a su uso concatenado e intensivo por un número indeterminado de usuarios dentro de una zona de servicio delimitada. Estará disponible, en cualquier momento, para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles. No se considerarán incluidos en esta definición aquellos vehículos destinados al alquiler sin conductor que no se dediquen exclusivamente a esa modalidad de alquiler.

B. Clasificación por criterios de construcción (primer grupo de cifras)

01 Vehículo de tracción animal	Vehículo arrastrado por animales.
02 Bicicleta	Es el ciclo de dos ruedas.
03 Ciclomotor	Vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm ³ , si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³ para los motores de combustión interna, o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw para los demás tipos de motores.
04 Motocicleta	Automóvil de dos ruedas o con sidecar
05 Motocarro	Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.
06 Automóvil de tres ruedas	Vehículo de tres ruedas y cuatriciclos.
10 Turismo	Automóvil distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta 9 plazas, incluido el conductor.
11 Autobús o autocar MMA ≤ 3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.
12 Autobús o autocar MMA > 3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza excede de 3.500 kg.
13 Autobús o autocar articulado	El compuesto por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica.
14 Autobús o autocar mixto	El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.
15 Trolebús	Automóvil destinado a transporte de personas con capacidad para 10, o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.
16 Autobús o autocar de dos pisos	Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.
17 Pick-up	Vehículo cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único y cuya altura no sea superior a 2 m.
20 Camión MMA ≤ 3.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.
21 Camión 3.500 kg. < MMA ≤ 12.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada es superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
22 Camión MMA > 12.000 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza sea superior a 12.000 kg.
23 Tracto-camión	Automóvil para realizar principalmente el arrastre de un semirremolque.
24 Furgón/furgoneta MMA ≤ 3.500 kg.	Automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.
25 Furgón 3.500 kg. < MMA ≤ 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
26 Furgón MMA > 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.
30 Derivado de turismo	Vehículo automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.
31 Vehículo mixto adaptable	Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.
32 Auto-caravana MMA ≤ 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
33 Auto-caravana MMA > 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
40 Remolque y semirremolque ligero MMA ≤ 750 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.

41 Remolque y semirremolque 750 kg. < MMA ≤ 3.500 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, e igual o inferior a 3.500 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
42 Remolque y semirremolque 3.500 kg. < MMA ≤ 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
43 Remolque y semirremolque MMA > 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada exceda de 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
50 Tractor agrícola	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.
51 Motocultor	Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden también ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un aparato o bastidor auxiliar con ruedas.
52 Portador	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.
53 Tractocarro	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.
54 Remolque agrícola	Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluyen en esta definición a los semirremolques agrícolas.
55 Máquina agrícola automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.
56 Máquina agrícola remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas, y que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación de terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos a los efectos de este Reglamento, así como también el resto de maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kg de masa.
60 Tractor de obras	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.
61 Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
62 Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
63 Tractor de servicios	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.
64 Máquina de servicios auto-motriz	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
65 Máquina de servicios Remolcada	Vehículo especial, concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
66 QUAD-ATV	Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en las Directivas europeas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas, y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas.
70 Militares.	
80 Tren turístico	Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.

C. Clasificación por criterios de construcción (segundo grupo de cifras)

00 Sin especificar	(Instrucción: se aplicará esta clave cuando el elemento a clasificar no esté encuadrado en ninguna de las clasificaciones siguientes).
01 Personas de movilidad reducida	Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona con algún defecto o incapacidad físicos.
02 Familiar	Versión de un tipo de turismo en el que se ha aumentado el volumen destinado al equipaje con el fin de aumentar su capacidad o colocar una tercera fila de asientos.
03 Escolar	Vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.
04 Escolar no exclusivo	Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.
05 Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción.
06 Urbano	Vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de a pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas.
07 Corto recorrido	Vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; estos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de a pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos en el pasillo de circulación.
08 Largo recorrido	Vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos vehículos están acondicionados en forma que se asegura la comodidad de los viajeros sentados, y no transportan viajeros de pie.
09 Derivado de camión	Versión de un camión especialmente equipado para el transporte de personas hasta, un máximo de nueve, incluido el conductor.
10 Plataforma	Vehículo destinado al transporte de mercancías sobre una superficie plana sin protecciones laterales.
11 Caja abierta	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo abierto por la parte superior. Los laterales podrán ser abatibles o fijos.
12 Porta-contenedores	Vehículo construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de éstos.
13 Jaula	Vehículo especialmente adaptado para el transporte de animales vivos.
14 Botellero	Vehículo especialmente adaptado para transporte de botellas o bombonas
15 Porta-vehículos	Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.
16 Silo	Vehículo concebido especialmente para el transporte de materias sólidas, pulverulentas o granuladas en depósito cerrado y con o sin medios auxiliares para su carga o descarga.
17 Basculante	Vehículo provisto de mecanismo que permitan llevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera.
18 Dumper	Camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno.
19 Batería de recipientes	Vehículo destinado al transporte de carga en un grupo de recipientes fijos con sistema de conexión entre ellos (ver ADR).
20 Caja cerrada	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado.
21 Capitoné	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado, acolchado o adaptado especialmente en su interior.
22 Blindado	Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente mediante un blindaje.
23 Isotermo	Vehículo cuya caja está construida con paredes aislantes, con inclusión de puertas, piso y techo, las cuales permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja.
24 Refrigerante	Vehículo isotermo que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla.
25 Frigorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
26 Calorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después a un valor prácticamente constante
27 Cisterna	Vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados.
28 Cisterna isoterma	Cisterna construida con paredes aislantes que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior
29 Cisterna refrigerante	Cisterna isoterma que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla.
30 Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.

31 Cisterna calorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después a un valor prácticamente constante
32 Góndola	Vehículo cuya plataforma de carga tiene una altura muy reducida.
33 Todo terreno	Automóvil dotado de tracción a dos o más ejes, especialmente dispuesto para circulación en terrenos difíciles, con transporte simultáneo de personas y mercancías, pudiéndose sustituir la carga, eventualmente, parcial o totalmente, por personas, mediante la adición de asientos, especialmente diseñados para tal fin.
40 Taxi	Turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro
41 Alquiler	Automóvil destinado al servicio público sin licencia municipal.
42 Auto turismo	Turismo destinado al servicio público de viajeros con licencia municipal, excluido el taxi.
43 Ambulancia	Automóvil acondicionado para el transporte idóneo de personas enfermas o accidentadas.
44 Servicio médico	Vehículo acondicionado para funciones sanitarias (análisis, radioscopia, urgencias, etc.)
45 Funerario	Vehículo especialmente acondicionado para el transporte de cadáveres.
46 Bomberos	Vehículo destinado al Servicio de los Cuerpos de Bomberos.
47 RTV	Vehículo especialmente acondicionado para emisoras de radio y/o televisión.
48 Vivienda	Vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda
49 Taller o laboratorio	Vehículo acondicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permiten efectuar reparaciones.
50 Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.
51 Tienda	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para la venta de artículos.
52 Exposición u oficinas	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para su uso como exposición u oficinas.
53 Grúa de arrastre	Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.
54 Grúa de elevación	Vehículo provisto de dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas. (No incluye los vehículos con dispositivos de autocarga).
55 Basurero	Vehículo especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos.
56 Hormigonera	Vehículo especialmente construido para el transporte de los elementos constitutivos del hormigón, pudiendo efectuar su mezcla durante el transporte.
58 Vehículo para ferias	Vehículos adaptados para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes
59 Estación transformadora móvil	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
60 Extractor de fangos	Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y alcantarillas.
61 Autobomba	Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.
62 Grupo eléctrico	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
63 Compresor	Vehículo destinado a producir aire comprimido y transmitirlo a diversas herramientas o a locales con ambiente enrarecido.
64 Carretilla transportadora elevadora	Vehículo provisto de pequeña grúa u horquilla-plataforma para transportar o elevar pequeñas cargas en recorridos generalmente cortos.
65 Barredora	Vehículo para barrer carreteras y calles de poblaciones.
66 Bomba de hormigonar	Vehículo autobomba especialmente diseñado para movimiento de hormigón fluido.
67 Perforadora	Vehículo destinado a realizar perforaciones profundas en la tierra.
68 Excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
69 Retro-excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque hacia la máquina, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
70 Cargadora	Vehículo especialmente diseñado para el desmonte del terreno y para la recogida de materiales sueltos, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura no giratoria en plano horizontal.
71 Cargadora retroexcavadora	Vehículo provisto de cuchara cargadora en su parte delantera y de otra retroexcavadora en su parte posterior.
72 Trailla	Vehículo que arranca, recoge, traslada y extiende tierras. Si es autopropulsado, es mototrailla.
73 Niveladora	Vehículo que se utiliza para configurar toda clase de perfiles y extender el material arrancado o depositado. Si es autopropulsado, es motoniveladora.

74 Compactador vibratorio	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales mediante su peso y vibración.
75 Compactador estático	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales exclusivamente mediante su peso.
76 Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diversos pavimentos betún asfáltico fluidificado.
77 Pintabandas	Vehículo usado para realizar líneas de señalizaciones y prescripciones en el suelo.
78 Quitanieves	Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.

C. Servicio al que se destinan los vehículos

A efectos del servicio al que se destinan los vehículos, que se anota en el permiso de circulación, los vehículos se clasifican con un código alfanumérico de tres caracteres, indicativo de dicho servicio, del siguiente modo:

Carácter primero, constituido por una letra:

- A. Servicio público: El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración.
- B. Servicio particular: El vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular.

Caracteres segundo y tercero, constituidos por dos cifras:

- 00. Sin especificar: el vehículo no ejerce ninguno de los otros servicios relacionados a continuación.
- 01. Alquiler sin conductor: vehículo destinado a ser arrendado sin conductor.
- 02. Alquiler con conductor (auto-turismo): vehículo destinado al transporte de personas y equipajes con conductor.
- 03. Aprendizaje de la conducción: vehículo destinado al ejercicio de la enseñanza de la conducción y la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción.
- 04. Taxi: vehículo adscrito al servicio público de viajeros en vehículo turismo.
- 05. Vehículo de auxilio en vías públicas: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Solo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje. Quedan fuera de esta definición los vehículos dedicados a labores de conservación y mantenimiento de la vía, así como los vehículos pertenecientes a Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de emergencia y de las Fuerzas Armadas.

Téngase en cuenta que esta última actualización del punto 05, establecida por la disposición final 2.2 del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo. [Ref. BOE-A-2021-4194](#), entra en vigor el 1 de julio de 2021, según determina su disposición final 7.

Redacción anterior:

"05. Auxilio en carretera: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje."

- 06. Agrícola: vehículo destinado a realizar labores agrícolas.
- 07. Ambulancia: vehículo destinado a realizar transporte de personas enfermas o accidentadas.
- 08. Funerario: vehículo destinado a realizar transporte de cadáveres.
- 09. Obras: vehículo destinado a la realización de tareas en trabajos de construcción.
- 10. Mercancías peligrosas: vehículo destinado al transporte de materias peligrosas, aunque no se realice con carácter exclusivo.
- 11. Basurero: vehículo destinado al transporte de residuos.

12. Transporte escolar: vehículo destinado al transporte escolar y de menores, aunque no se realice con carácter exclusivo.
13. Policía: vehículo destinado a los servicios de policía, que se presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
14. Bomberos: vehículo destinado a ser utilizado por los bomberos para la extinción de incendios.
15. Protección civil y salvamento: vehículo destinado a realizar servicios de protección civil y salvamento.
16. Defensa: vehículo adscrito al Ministerio de Defensa.
17. Vivienda: vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.
18. Actividad económica: automóvil con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de mercancías, cuya masa máxima autorizada es igual o inferior a 3.500 kg, que está afectado significativamente a una actividad económica de acuerdo con la normativa tributaria.
19. Recreativo: vehículo destinado específicamente al ocio.
20. Mercancías perecederas: vehículo destinado al transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada, aunque no se realice con carácter exclusivo.
21. Vehículo para ferias: vehículo adaptado para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.



OPOMANÍA
TU WEB DE OPOSICIONES

ADJUNTO 2

Real decreto 818/2009 por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores

Artículo 5. Condiciones de expedición de los permisos de conducción.

1. La expedición de los permisos de conducción que a continuación se indican estará supeditada a las condiciones siguientes:
 - a) El permiso de la clase A sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase A2 con, al menos, dos años de antigüedad.
 - b) El permiso de las clases C1, C, D1 y D sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase B.
 - c) El permiso de las clases BTP y B + E, C1 + E, C + E, D1 + E y D + E sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de las clases B, C1, C, D1 o D, respectivamente.
2. La obtención de los permisos de conducción que a continuación se indican implicará la concesión de los siguientes:
 - a) La del permiso de la clase A1 implica la concesión del de la clase AM.
 - b) La del permiso de la clase A2 implica la concesión del de la clase A1.
 - c) La del permiso de las clases C y D implica la concesión del de las clases C1 y D1, respectivamente.
 - d) La del permiso de las clases C1 + E, C + E, D1 + E o D + E implica la concesión del de la clase B + E.
 - e) La del permiso de la clase C + E implica la concesión del de la clase C1 + E.
 - f) La del permiso de la clase C + E implica la concesión del de la clase D + E cuando su titular posea el de la clase D.
 - g) La del permiso de las clases C1 y D1 implica la concesión del de la clase BTP.
 - h) La del permiso de la clase D+E implica la concesión del de la clase D1+E.
3. Para obtener el permiso de la clase A2, el aspirante deberá superar las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos que se indican en los artículos 47 a 49.
Esta autorización podrá también obtenerse si el aspirante es titular de permiso de conducción de la clase A1 con una experiencia mínima de dos años en la conducción de las motocicletas que autoriza a conducir dicho permiso, y supera la prueba de control de aptitudes y comportamientos que se indica en el artículo 49.2. Esta prueba podrá sustituirse por la superación de una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.
4. Para obtener el permiso de la clase A, el aspirante, además de ser titular de un permiso de conducción de la clase A2 con una experiencia mínima de dos años en la conducción de las motocicletas que autoriza a conducir dicho permiso, deberá superar una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior. La Orden Ministerial INT/2323/2011 regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A.
5. Para conducir un conjunto formado por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, en el caso de que el conjunto así formado exceda de 3.500 kg, será necesario superar la prueba de control de aptitudes y comportamientos que se indica en los artículos 48.2 y 49.2. Esta prueba podrá sustituirse por la superación de una formación en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

6. Para obtener el permiso de la clase BTP, será necesario tener una experiencia, durante al menos un año, en la conducción de vehículos que autoriza el permiso de clase B y superar la prueba de control de conocimientos específicos que se indica en el artículo 47.1.
Los que no posean esa experiencia, además de dicha prueba deberán acreditar haber realizado un curso y completado una formación específica en un centro autorizado, ajustada a los contenidos que se indican en el anexo V, así como superar la prueba de control de aptitudes y comportamientos que se indica en el artículo 49.2.
Para poder ser autorizado, el titular del centro de formación de conductores interesado en impartir los cursos deberá solicitarlo de la Jefatura Provincial de Tráfico acompañando la programación razonada y detallada de éstos, con expresión de las evaluaciones parciales y finales a realizar para comprobar los conocimientos y aptitudes, el personal docente y el material didáctico del que dispone, indicando asimismo los vehículos a utilizar y, en su caso, la sección que los impartirá.
7. El permiso de las clases B, BTP, B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E no autoriza a conducir motocicletas con o sin sidecar. No obstante, las personas que estén en posesión del permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, podrán conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1.
En el supuesto de que el permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, esté sometido a adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación, para poder conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1, deberán hacerse constar previamente por la Jefatura Provincial de Tráfico en el permiso las adaptaciones o restricciones que correspondan.
8. Para conducir vehículos especiales no agrícolas o sus conjuntos cuya velocidad máxima autorizada no exceda de 40 km/h, y su masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg, se requerirá permiso de la clase B. Si excede de cualquiera de estos límites, se requerirá el permiso de conducción que corresponda a su masa máxima autorizada.
Para conducir vehículos especiales no agrícolas o sus conjuntos que transporten personas se requerirá permiso de la clase B cuando el número de personas transportadas, incluido el conductor, no exceda de nueve, de la clase D1 cuando exceda de nueve y no exceda de diecisiete y de la clase D cuando exceda de diecisiete.
9. Los vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos en la reglamentación de vehículos para los vehículos ordinarios, se podrán conducir con el permiso de la clase B, o con la licencia de conducción a que se refiere el artículo 6.1.b).
Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos, que tengan una masa o dimensiones máximas autorizadas superiores a las indicadas en el párrafo anterior o cuya velocidad máxima por construcción exceda de 45 km/h, se requerirá permiso de la clase B en todo caso.
10. Los ciclomotores también se podrán conducir con permiso de la clase B.
11. Los vehículos para personas de movilidad reducida se podrán conducir con permiso de las clases A1 y B o con la licencia de conducción a que se refiere el artículo 6.1 párrafo a).
12. Para conducir trolebuses se requerirá el permiso exigido para la conducción de autobuses.

ADJUNTO 3

Delitos contra la seguridad vial (Ley Orgánica 10/1995 del Código Penal)

LIBRO II, TÍTULO XVII DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD COLECTIVA, CAPÍTULO IV DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Art. 379.

1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho de conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.
2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

Art. 380.

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.
2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

Art. 381.

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.
2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

Art. 382.

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan solo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

Art. 383.

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacentes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Art. 384.

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Art. 385.

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

- 1º Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
- 2º No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Art. 385 bis.

El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

Art. 385 ter

En los delitos previstos en los artículos 379, 382, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

ADJUNTO 4

Orden INT/2573/2015, de 30 de noviembre, por la que se determinan las especificaciones técnicas que deben reunir los vehículos destinados a la conducción de detenidos, presos y penados.

Art. 1. Objeto y ámbito de aplicación.

Esta orden tiene por objeto regular las condiciones técnicas y de seguridad que, como mínimo, habrán de reunir los vehículos destinados al transporte de detenidos, presos y penados, utilizados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que se adquieran a partir de su entrada en vigor.

Art. 2. Características técnicas y de seguridad.

Las características técnicas de los vehículos utilizados para el traslado de detenidos, presos y penados, se acomodarán a las especificaciones que figuran en el anexo I de esta orden, cuando el número de plazas no exceda de nueve, incluido el conductor y la escolta, y a las del anexo II, cuando se trate de vehículos de más de nueve plazas incluido el conductor y la escolta.

Disposición transitoria única. Vehículos existentes.

Los vehículos existentes a la entrada en vigor de esta orden podrán seguir en uso hasta su baja definitiva.

La sustitución de estos vehículos por otros de nueva adquisición o su adaptación a lo establecido en los anexos de esta orden, cuando técnicamente sea posible, se realizará dentro de las disponibilidades presupuestarias o de los créditos extraordinarios que se habiliten al efecto, de acuerdo con las prioridades que determinen los órganos competentes.

ANEXO I

NORMAS TÉCNICAS QUE DEBEN REUNIR LOS VEHÍCULOS CELULARES PARA EL TRANSPORTE DE DETENIDOS, PRESOS Y PENADOS DE HASTA NUEVE PLAZAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR Y ESCOLTA

1. Objeto

Este anexo tiene por objeto definir las condiciones técnicas y de seguridad mínimas, que deben reunir los vehículos dedicados al transporte urbano e interurbano de detenidos, presos y penados, de hasta nueve plazas, incluido el conductor y escolta.

2. Definiciones

2.1 Compartimentos.

Se entiende como tales los espacios del vehículo destinados a ser ocupados por los detenidos, presos y penados, así como aquellos destinados a ser ocupados por los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, encargados de la conducción y escolta.

2.1.1 Compartimento de conducción y vigilancia.

Espacio ocupado por el conductor y los efectivos de la escolta.

2.1.2 Compartimento de detenidos, presos y penados.

Espacio ocupado por los detenidos, presos y penados.

2.2 Salidas.

Puertas de servicio y salida de socorro.

2.3 Puertas de servicio.

Accesos que se utilizan en condiciones normales de servicio estando sentado el conductor en su puesto de conducción.

2.4 Salida de socorro.

Trampilla de evacuación ubicada en el techo o puerta de acceso trasera, destinada a ser utilizada como salida en caso de emergencia. Se instalarán ambos sistemas siempre que la configuración específica y operativa del vehículo lo permita.

2.5 Maletero.

Espacio separado del resto de los compartimentos para el transporte de equipaje de los detenidos, presos y penados.

3. Especificaciones generales

Estos vehículos corresponderán a la categoría M1, 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 vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

3.1 Climatización.

Los vehículos irán provistos de climatización que permita 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 por segundo y por persona.

3.2 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 ventana del tabique o puerta de separación, como mediante las cámaras instaladas.

3.3 Compartimento de detenidos, presos y penados.

Estará separado del compartimento de conducción y vigilancia mediante una estructura con puerta, construida con materiales anti-vandálicos que podrán ser transparentes, para que permitan la visualización de la escolta hacia los detenidos, presos y penados, u opacos, en cuyo caso dispondrá de, al menos, una ventana no practicable.

3.3.1 Revestimiento interior.

Los laterales y el techo de este compartimento deben revestirse mediante materiales de suficiente resistencia.

El suelo de los vehículos, independientemente de los materiales que constituyan su estructura, deberá estar provisto de una chapa de acero que, como mínimo, cumpla con la norma UNE-108132:2002 con objeto de impedir el acceso de los detenidos, presos y penados al exterior.

Con la finalidad de facilitar la evacuación de líquidos y limpieza de este compartimento, el suelo debe ir provisto de varios orificios de desagüe de 1 centímetro de diámetro como mínimo, y con salida acodada al exterior.

3.3.2 Ventanas.

Este compartimento dispondrá, al menos, de dos ventanas laterales no practicables, provistas de oscurecimiento para dificultar la identificación visual desde el exterior, con resistencia anti-vandálica y que no pueda pasar una persona a través de ellas; en cualquier caso sus dimensiones mínimas serán de 12 centímetros en altura y 30 centímetros en longitud.

3.3.3 Asientos.

Los asientos de este compartimento deben estar constituidos por una estructura metálica, y recubiertos por un material rígido, resistente y fácilmente lavable con reposacabezas integrado del mismo material. Deben ir colocados en dirección de la marcha, con un sistema de retención homologado que se abra desde el puesto de vigilancia.

3.3.4 Maletero.

Si las dimensiones de los vehículos lo permiten, se dotará a los mismos de un maletero separado para el transporte de equipaje de los detenidos, presos y penados o equipo policial.

3.3.5 WC.

Los vehículos, dependiendo de las necesidades operativas y de sus características, cuando sean utilizados en distancias de largo recorrido, dispondrán de un habitáculo de dimensiones adecuadas destinado a urgencias fisiológicas que estará provisto de:

- a) Puerta que dispondrá de una mirilla de material transparente e inastillable, debidamente protegida.
- b) Un inodoro de acero inoxidable, desprovisto de aristas cortantes de tipo anti vandálico.
- c) Canalización blindada de entrada y salida de aguas residuales al depósito existente en el exterior de este compartimento. Su accionamiento de evacuación se realizará por mando ubicado en el compartimento de los efectivos de vigilancia.
- d) Extractor-ventilador.
- e) Desagüe para la evacuación de líquidos y limpieza situado en el suelo con salida acodada al exterior.

3.4 Sistemas electrónicos de vigilancia.

Estos vehículos deberán estar dotados de dispositivos electrónicos de visualización que permitan, en todo momento, a los efectivos encargados de la conducción y vigilancia la observación del habitáculo de detenidos, presos y penados. Dicha observación podrá controlarse visualmente mediante la utilización de cámaras, a través de una o más pantallas instaladas en el habitáculo de conducción y vigilancia. Este sistema de vigilancia grabará las imágenes en un dispositivo de almacenamiento con capacidad suficiente.

4. Puertas de servicio y salidas de socorro

4.1 Puertas de servicio.

Constituidas por las puertas de acceso ordinario al interior del vehículo, tanto a los habitáculos de vigilancia como de detenidos, presos y penados. La puerta que dé acceso al habitáculo de detenidos, presos y penados, tendrá unas dimensiones mínimas de 80 centímetros de ancho por 160 centímetros de alto.

4.2 Salidas de socorro.

Dependiendo de la configuración, el vehículo deberá contar, al menos, con una salida de socorro de las definidas en el punto 2.4 de este anexo.

La superficie de abertura será de 40 centímetros cuadrados de forma que se pueda hacer pasar por el hueco de ventana un rectángulo de 45 centímetros de altura y 70 centímetros de anchura. Su apertura se accionará por mando situado en los compartimentos de los efectivos encargados de la conducción y vigilancia.

5. Extintores

Los vehículos irán dotados de un extintor de polvo, de 6 kilogramos, situado de forma que sea fácilmente accesible a los miembros de la escolta.

ANEXO II

NORMAS TÉCNICAS QUE DEBEN REUNIR LOS VEHÍCULOS CELULARES PARA EL TRANSPORTE DE DETENIDOS, PRESOS Y PENADOS DE MÁS DE NUEVE PLAZAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR Y ESCOLTA

1. Objeto

Este anexo tiene por objeto definir las condiciones mínimas en el orden técnico y de seguridad que deben reunir los vehículos dedicados al transporte urbano e interurbano de detenidos, presos y penados de más de nueve plazas, incluido el conductor y escolta.

2. Definiciones

2.1 Compartimentos.

Se entiende como tales los espacios del vehículo destinados a ser ocupados por detenidos, presos y penados, así como aquéllos destinados a ser ocupados por los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, encargados de la conducción y vigilancia.

2.1.1 Compartimento delantero.

Espacio ocupado por el conductor y parte de los efectivos encargados de la vigilancia.

2.1.2 Compartimento central.

Espacio ocupado por los detenidos, presos y penados.

2.1.3 Compartimento trasero.

Espacio ocupado por el resto de los efectivos encargados de la vigilancia.

2.2 Celdas.

Habitáculos aislados destinados a ser ocupados por los detenidos, presos y penados.

2.3 Salidas.

Puertas de servicio y salidas de socorro.

2.4 Puertas de servicio.

Accesos que se utilizan en condiciones normales de servicio estando sentado el conductor en su puesto de conducción.

2.5 Salidas de socorro.

Son aquéllas destinadas a la salida en caso de emergencia, considerándose como tales la puerta de socorro, la ventana de socorro y la trampilla de evacuación.

2.5.1 Puerta de socorro.

Es una puerta diferente de la de servicio, destinada a ser utilizada como salida por los viajeros, únicamente en circunstancias excepcionales y, en particular, en caso de emergencia.

2.5.2 Ventana de socorro.

Una ventana, no necesariamente acristalada, destinada a ser utilizada como salida por los viajeros únicamente en circunstancias excepcionales y, en particular, en casos de emergencia.

2.5.3 Trampillas de evacuación.

Son unas aberturas en el techo, destinadas a ser utilizadas como salida únicamente en caso de emergencia.

2.6 Pasillo.

Espacio que permite acceder a las celdas y a las salidas.

2.7 Maletero.

Espacio aislado que, situado en la bodega del vehículo, está destinado al transporte de equipaje de los detenidos, presos y penados y equipo policial.

3. Especificaciones generales

Estos vehículos corresponderán a la categoría M-2 y M-3, 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 vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

3.1 Climatización.

Los vehículos irán provistos de climatización que permita 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.

3.2 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.

3.3 Intercomunicador.

Los compartimentos delantero y trasero, ocupados por los efectivos encargados de la vigilancia, dispondrán de un intercomunicador que conecte ambos compartimentos.

3.4 Compartimento central.

Estará constituido por un pasillo y celdas a ambos lados. Estas serán aisladas, con capacidad para una o dos personas. Los materiales utilizados en su construcción, en la medida de lo posible, serán ignífugos.

Las celdas dispondrán de una ventana en sentido horizontal no practicable, protegida por rejilla metálica, sin visibilidad del exterior al interior, cuyas dimensiones no permitan el paso de una persona; en cualquier caso sus dimensiones mínimas serán de 12 centímetros en altura y 30 centímetros en longitud.

El suelo de los vehículos, independientemente de los materiales que constituyen su estructura, deberá estar provisto de una chapa de acero que, como mínimo, cumpla con la norma UNE-108132:2002 con objeto de impedir el acceso de los detenidos, presos y penados a la bodega del vehículo o al exterior.

3.4.1 Celdas.

Dimensiones mínimas:

Longitud: 90 centímetros.

Anchura: 60 centímetros.

Anchura: 100 centímetros.

Altura: 160 centímetros.

Puerta que será de la misma anchura que la del pasillo. Dispondrán de una mirilla de material transparente e inastillable, debidamente protegida. Su apertura estará centralizada y comandada desde los dos compartimentos de los efectivos de vigilancia.

Las celdas dispondrán de pulsador de aviso de emergencia. Además dispondrán de un intercomunicador y cámaras de visualización conectados con los compartimentos de los efectivos encargados de la conducción y vigilancia.

Desagüe: Con la finalidad de facilitar la evacuación de líquidos y limpieza de las celdas, el suelo debe ir provisto de un orificio de desagüe.

3.4.2 Asientos.

Los asientos de este compartimento deben estar constituidos por una estructura metálica, y recubiertos por un material rígido, resistente y fácilmente lavable. Deben ir colocados en el sentido de la marcha, con un sistema de retención homologado que se abra desde el puesto de vigilancia, y llevarán reposacabezas integrado del mismo material.

Dimensiones mínimas:

Anchura: 40 centímetros.

Profundidad: 35 centímetros.

Distancia del asiento al suelo: 35 centímetros.

Distancia desde el respaldo a la pared delantera: 70 centímetros.

3.4.3 Pasillo.

De una anchura mínima de 45 centímetros, dispondrá de dos puertas que aislen el compartimento central de los compartimentos delantero y trasero; y con el fin de que permita la visibilidad en el pasillo por parte de los efectivos de vigilancia, parte de dichas puertas estarán dotadas de un material transparente e inastillable de dimensiones adecuadas.

3.4.4 WC.

Los vehículos dispondrán de un habitáculo de dimensiones adecuadas destinado a urgencias fisiológicas que estará provisto de:

- a) Puerta que será de la misma anchura que la del pasillo. Dispondrán de una mirilla de material transparente e inastillable, debidamente protegida.
- b) Un inodoro de acero inoxidable, desprovisto de aristas cortantes de tipo anti vandálico.
- c) Canalización blindada de entrada y salida de aguas residuales al depósito existente en el exterior de este compartimento. Su accionamiento de evacuación se realizará por mando ubicado en el compartimento de los efectivos de vigilancia.
- d) Extractor-ventilador.
- e) Desagüe para la evacuación de líquidos y limpieza situado en el suelo con salida acodada al exterior.

3.5 Sistemas electrónicos de vigilancia.

Estos vehículos deberán estar dotados de dispositivos electrónicos de visualización que permitan, en todo momento, a los efectivos encargados de la conducción y vigilancia la observación del habitáculo de detenidos, presos y penados. Dicha observación podrá controlarse visualmente mediante la utilización de cámaras, a través de una o más pantallas instalada/s en el habitáculo de conducción y vigilancia. Este sistema de vigilancia grabará las imágenes en un dispositivo de almacenamiento con capacidad suficiente.

4. Puertas de servicio, de socorro y trampilla de evacuación

4.1 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.

4.2 Puerta de socorro.

Se considera como tal la de acceso directo del conductor, siempre que reúna los requisitos reglamentarios.

4.3 Trampillas de evacuación.

Irán colocadas en el techo de cada uno de los tres compartimentos. En el central la/s trampa/s se instalará/n en el techo del pasillo.

La superficie de abertura será de 40 centímetros cuadrados de forma que se pueda hacer pasar por el hueco de ventana un rectángulo de 45 centímetros de altura y 70 centímetros de anchura. Su apertura se accionará por mando situado en los compartimentos de los efectivos encargados de la conducción y vigilancia.

4.4 Ventana de socorro.

La parte izquierda del compartimento delantero de escolta dispondrá de una ventana de socorro con unas dimensiones mínimas de 110 centímetros en el sentido de la marcha por 60 centímetros de alto.

5. 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).

