

CAMPAÑA VIGILANCIA Y CONTROL CAMIONES Y AUTOBUSES

(del 9 al 15 de febrero de 2026)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

V1.0



MINISTERIO
DEL INTERIOR



CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	1
2. CONTEXTO GENERAL.....	2
3. FACTORES DE RIESGO.....	3
3.1. Mortalidad vinculada al tipo de vehículo siniestrado	3
3.1.1. Camiones de hasta 3.500 kg.....	3
3.1.2. Camiones de más de 3.500 kg	5
3.1.3. Autobuses.....	6
3.2. Antigüedad de los vehículos implicados en siniestros	8
3.3. Mantenimiento de los vehículos implicados en siniestros	9
4. RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA	10
5. NORMATIVA DE REFERENCIA	11
5.1. Tiempos de Conducción y Descanso	11
5.2. Velocidad	12
5.3. Tacógrafo	13
5.4. Homologación de los Vehículos de motor.....	14
5.5. Circulación de conjuntos de vehículos en configuración euro-modular	14
5.6. Señal V-23 de marcado de contorno.....	15
5.7. Dispositivos alcoholímetros anti arranque	15

1. INTRODUCCIÓN

Entre los días **9 y 15 de febrero de 2026**, la Dirección General de Tráfico llevará a cabo una nueva campaña de vigilancia y control del tráfico. Esta campaña estará centrada especialmente en la supervisión de **camiones y autobuses**, con el objetivo de reforzar la seguridad vial en este ámbito.

Durante esta semana se intensificarán las labores de inspección de los vehículos destinados al transporte de mercancías y pasajeros, comprobando la documentación y las condiciones técnicas del propio vehículo en relación a sus condiciones técnicas y elementos de seguridad. Se prestará especial atención al conductor profesional, habilitación, permisos, así como sus tiempos estipulados de conducción y descanso. Así mismo, será objeto de atención las causas concurrentes generales de la siniestralidad en la carretera, como son los excesos de velocidad y el consumo de alcohol y drogas al volante.

Con el ánimo de intensificar los resultados de la campaña y extender las intervenciones a las vías urbanas de circulación, se invitará a los ayuntamientos a sumarse a la misma, estableciendo medidas de vigilancia y control sobre el transporte de mercancías en camiones y de viajeros en autobuses durante esas fechas.

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistemas seguros integrados que identifica el vehículo como un elemento básico de seguridad: los vehículos deben diseñarse para garantizar la seguridad de los que están dentro del vehículo y fuera de ellos¹.

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Visión Zero” asume que determinados elementos de seguridad de los vehículos son esenciales así mismo para la seguridad vial². Y más allá de la fabricación bajo diseños seguros, se propone la necesidad de reglamentar la necesidad de inspecciones técnicas periódicas a lo largo de su vida útil de los vehículos, lo que supone establecer mecanismos de “evaluación periódica de los vehículos” a fin de garantizar que todos los vehículos nuevos, como de los vehículos ya uso, para cumplan las normas básicas de seguridad pertinentes.

Los comportamientos de los usuarios también están muy influenciados por las características de seguridad de los vehículos y el diseño de la infraestructura vial, que deben tener en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y aplicarse de una manera intuitiva y fácil de entender, y que garantice que las acciones más fáciles y obvias sean las más seguras.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica la “tolerancia cero con comportamientos de riesgo” potenciando la vigilancia sobre las causas concurrentes más habituales en la siniestralidad: distracciones, velocidad y alcohol y drogas. Así mismo, identifica también como un área estratégica las “administraciones, empresas y organizaciones seguras” y, en general “se promoverá la adopción de políticas activas de control de velocidad por parte de todo tipo de vehículos destinados al transporte de personas³”.

¹ Naciones Unidas: Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 13.

² Unión Europea: Marco de política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Visión Zero”. Página 36.

³ Dirección General de Tráfico: Estrategia de Seguridad Vial 2030 (España). Página 254.

2. CONTEXTO GENERAL

El parque nacional de camiones en 2024 supera los 2,4 millones de vehículos, mientras que el parque de autobuses superó los 67.000 vehículos.

Tabla 1. Parque de vehículos y tipos (agregado). Año 2024.

Antigüedad	Camiones	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros vehículos	Total
Hasta 4 años	267.050	464.811	14.665	4.236.012	921.967	78.857	90.936	88.370	6.162.668
De 5 a 9 años	306.551	508.417	18.150	5.653.980	740.890	72.130	95.151	60.238	7.455.507
De 10 a 14 años	219.341	273.555	10.061	3.655.066	507.022	33.534	56.999	32.130	4.787.708
De 15 a 19 años	648.032	409.550	10.828	5.348.934	931.827	31.818	103.897	162.177	7.647.063
De 20 y más años	1.021.451	1.084.677	13.728	6.350.539	1.237.175	43.078	207.609	230.581	10.188.838
Total	2.462.425	2.741.010	67.432	25.244.531	4.338.881	259.417	554.592	573.496	36.241.784

Fuente: Dirección General de Tráfico: Anuario Estadístico General (2024). Página 84. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Anuario-Estadistico-General-2024/>

Tabla 2. Antigüedad del parque de automóviles. España, 2015-2024.

Tabla 35: Antigüedad del parque de automóviles*. España, años 2015 y 2024.

	Edad del parque – Cifras absolutas						
	Camiones ≤3.500kg	Camiones >3.500kg	Tractores industriales	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas
2015	12	13	9	12	10	11	10
2024	15	14	9	12	10	12	11

*: Únicamente se tienen en cuenta los vehículos de menos de 25 años.

Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 63. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

Una variable relevante del parque es la antigüedad de los vehículos. La antigüedad del parque de camiones de más de 3.500 kg es de 14 años, mientras que el de autobuses es de 10 años.

Un informe de la Universidad Carlos III de Madrid para la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos concluye que los vehículos de mayor antigüedad presentan para todos los tipos de vehículos mayor número de defectos, por lo que son vehículos más inseguros y menos respetuosos con el medio ambiente⁴.

La Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) ha realizado un análisis de los datos publicados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo sobre las inspecciones técnicas de vehículos realizadas en el país durante el año 2022. Según estas cifras, las furgonetas y camiones de más de 3.500 kg son los vehículos que se encuentran en peor estado, pues son los que más ITV desfavorables tienen; de hecho, **un 28,8% de ellos no supera la ITV a la primera**. En segundo lugar, están los autobuses y autocares, con un 25,7% de suspensos; y, luego, se encuentran las furgonetas y camiones de menos de 3.500 Kg con un **24,4% de ITV desfavorable**. En el lado contrario, los vehículos agrícolas son los que se encuentran en mejor estado, con un total de 85,8% de inspecciones favorables.⁵

⁴ Gómez Amador et al (2022), Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos a la seguridad vial y al medioambiente. Universidad Carlos III de Madrid, Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos. <https://www.aeca-itv.com/asociacion-espanola-de-entidades-colaboradoras-itv/contribucion-itv-seguridad-vial-medio-ambiente-2022/>

⁵ Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos: Nota de prensa, 7 de noviembre de 2023. <https://www.aeca-itv.com/sala-de-prensa/noticia/el-814-de-los-vehiculos-supera-la-itv-favorablemente-en-la-primera-inspeccion/>

El informe de 2025 de la Comisión Europea "Conductores profesionales de camiones y autobuses", expone que los accidentes que involucran vehículos pesados de mercancías (HGVs) y autobuses representan una proporción significativa de las muertes en carretera en la UE. El informe propone diversas estrategias dentro del Sistema Seguro (Safe System Approach) para reducir los accidentes como son: la mejor formación y gestión de seguridad, vehículos más seguros (nuevas normativas de seguridad) y una infraestructura vial adaptada.⁶

3. FACTORES DE RIESGO

3.1. Mortalidad vinculada al tipo de vehículo siniestrado

3.1.1. Camiones de hasta 3.500 kg

Los camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada implicados en siniestros de tráfico con víctimas, fueran fallecidos y/o heridos, han descendido pasando de 1.635 siniestros durante el año 2023 a un total de 1.614 siniestros durante el año 2024, y su incidencia continúa siendo superior en vías urbanas (54%) que en vías interurbanas (46%). Respecto del año 2019, como línea de base de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, el número de siniestros mortales con implicación de dichos vehículos se ha incrementado un 5,15% pasando de 1.535 siniestros con víctimas a 1.614 en 2024.

En lo que respecta a los camiones de hasta 3.500 kg de MMA, en 2024 se registraron 13 personas ocupantes fallecidas, lo que supone 7 más que en 2019 (6 fallecidos). Todas estas muertes se produjeron en vías interurbanas (13, el 100% del total de ocupantes fallecidos), frente a ninguna en vías urbanas. En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, en 2024 se registraron 43 casos, lo que supone un aumento de 15 personas respecto a 2019 (28). De ellas, 40 (93%) se produjeron en vías interurbanas, mientras que únicamente 3 se produjeron en vías urbanas.

Tabla 3. Siniestros viales con camiones de hasta 3.500kg de MMA implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024

	Camiones de hasta 3.500kg de MMA					
	Cifras absolutas 2024					
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitaliz.	Personas ocupantes heridas no hospitaliz.
Total	1.614	61	13	48	43	547
Tipo de Vía						
Vías interurbanas	746	50	13	37	40	367
Vías urbanas	868	11	0	11	3	180

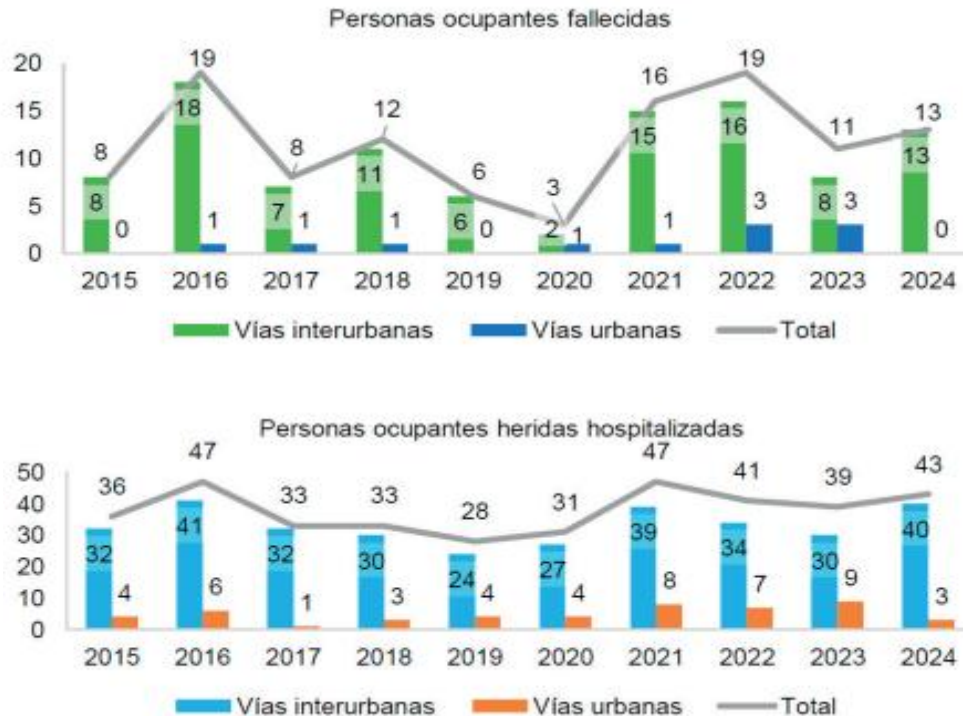
	Camiones de hasta 3.500kg de MMA					
	Distribuciones 2024					
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitaliz.	Personas ocupantes heridas no hospitaliz.
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tipo de Vía						
Vías interurbanas	46%	82%	100%	77%	93%	67%
Vías urbanas	54%	18%	0%	23%	7%	33%

Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 52. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

⁶Professional drivers of HGVs and buses 2025

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c4e0c16c-0416-49b9-b0ae-669021e5313b_en?filename=ERSO-TR-ProfessionalDrivers-2025.pdf

Gráfico 1. Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en camiones de hasta 3.500kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, 2015-2024



Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 51. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

El número de fallecidos en vías interurbanas en 2024 ha aumentado con respecto al año anterior, pasando de 8 a 13 fallecidos, mientras que en vías urbanas ha descendido pasando de 3 a 0 fallecidos. Respecto a la línea base de la Estrategia Española de Seguridad Vial con relación a 2019, el número total de víctimas mortales ha pasado de 6 fallecidos en 2019, a 13 fallecidos en 2024.

En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, en 2024 se registraron 43 casos, lo que supone un aumento de 15 personas respecto a 2019 (28). De ellas, 40 (93%) se produjeron en vías interurbanas, mientras que únicamente 3 se produjeron en vías urbanas.

3.1.2. Camiones de más de 3.500 kg

Los camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada que se vieron implicados en siniestros de tráfico creció en el año 2024 frente a 2023, pasando de 3.584 siniestros en 2023, a 3.653 siniestros en 2024, sucediendo mayoritariamente en vías interurbanas (74%), frente a los sucedidos en vías urbanas (26%). Respecto del año 2019, línea de base de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, el número de siniestros mortales con implicación de dichos vehículos ha descendido pasando de 4.252 siniestros con víctimas en 2019 a 3.653 siniestros con víctimas en 2024.

Tabla 4. Siniestros viales con personas implicadas en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías urbanas e interurbanas. España, 2024

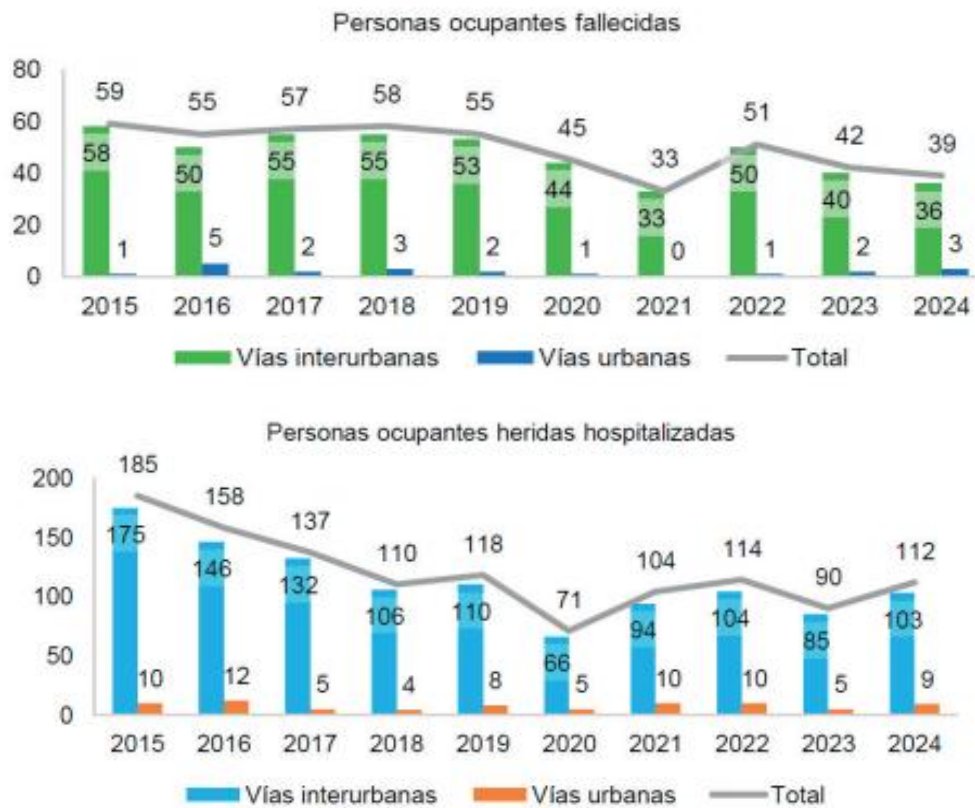
Camiones de más de 3.500kg de MMA						
Cifras absolutas 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitaliz.	Personas ocupantes heridas no hospitaliz.
Total	3.653	243	39	204	112	954
Tipo de Vía						
Vías interurbanas	2.714	213	36	177	103	835
Vías urbanas	939	30	3	27	9	119

Camiones de más de 3.500kg de MMA						
Distribuciones 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitaliz.	Personas ocupantes heridas no hospitaliz.
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tipo de Vía						
Vías interurbanas	74%	88%	92%	87%	92%	88%
Vías urbanas	26%	12%	8%	13%	8%	12%

Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 53. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

En 2024, un total de 39 personas usuarias de camiones de más de 3.500kg de MMA fallecieron, 16 menos que en 2019. De ellas, el 92% se concentraron en vías interurbanas. Por su parte, se registraron 112 personas heridas hospitalizadas, 6 menos que en 2019, localizando un 92% del total en vías interurbanas.

Gráfico 2. Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en camiones de más de 3.500kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, 2015-2024



Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 52 y 53. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

3.1.3. Autobuses

El número siniestros con **autobuses** implicados se incrementó en 2024 pasando de 2.662 siniestros en 2023 a 2.855 siniestros en 2024, sucediendo mayoritariamente en vías urbanas (89%), frente a los sucedidos en vías interurbanas (11%).

Tabla 5. Siniestros viales con autobuses implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024

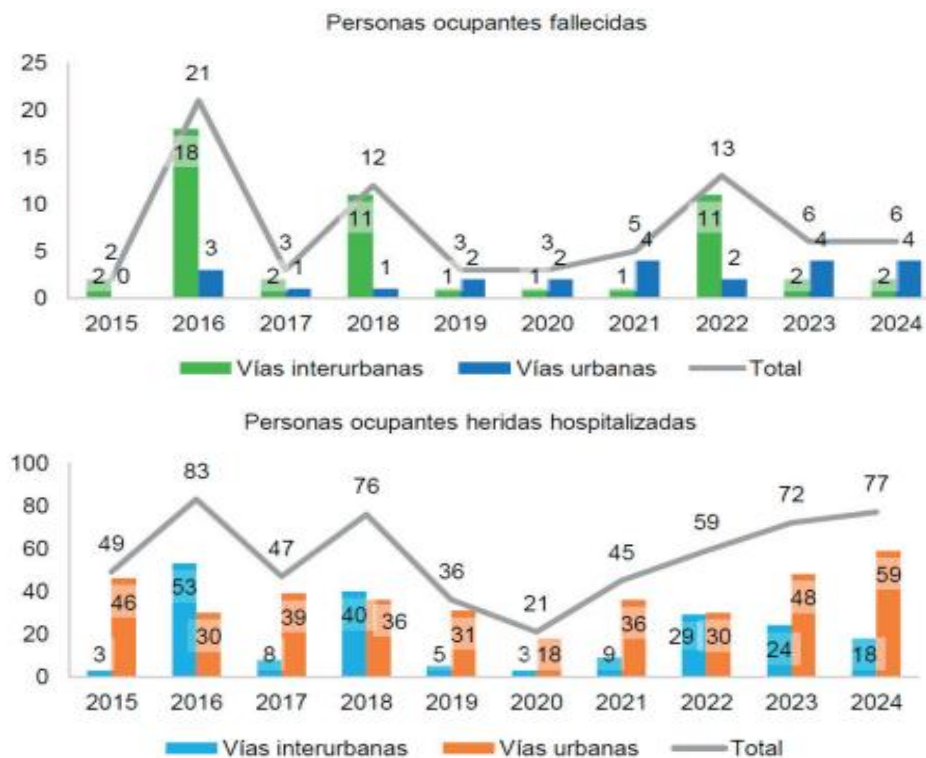
	Autobuses					
	Cifras absolutas 2024					
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitaliz.	Personas ocupantes heridas no hospitaliz.
Total	2.855	44	6	38	77	2.781
Tipo de Vía						
Vías interurbanas	302	20	2	18	18	333
Vías urbanas	2.553	24	4	20	59	2.448

Autobuses						
Distribuciones 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitaliz.	Personas ocupantes heridas no hospitaliz.
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tipo de Vía						
Vías interurbanas	11%	45%	33%	47%	23%	12%
Vías urbanas	89%	55%	67%	53%	77%	88%

Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 54 y 55. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

En el año 2024 fallecieron 6 personas ocupantes de autobús, las mismas personas que en 2023, de los cuales 2 fallecidos fueron en vías interurbanas y 4 fallecidos en vías urbanas. Respecto a la línea base de la Estrategia Española de Seguridad Vial con relación a 2019, el número víctimas mortales ha pasado de 3 fallecidos durante ese año 2019 a 6 fallecidos durante 2024.

Gráfico 3. Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2015-2024



Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 54. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

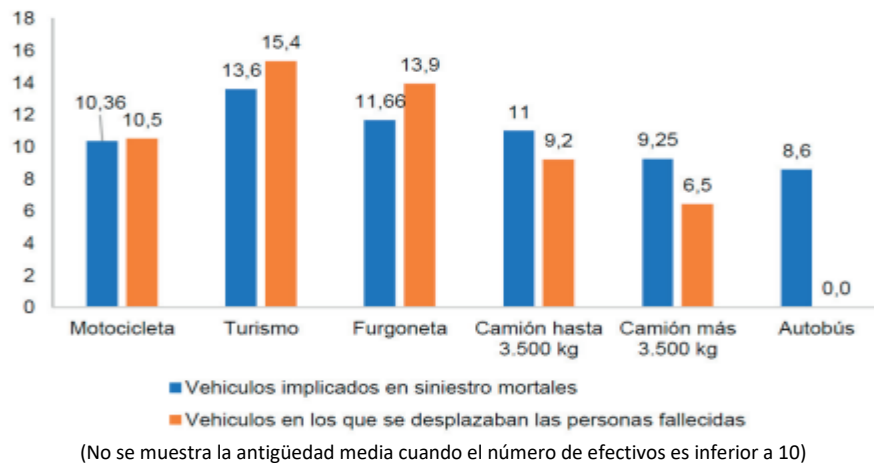
En 2024, fallecieron 6 personas usuarias de autobuses, 3 más respecto a 2019, concentrando la mayoría (4) en vías urbanas. En cuanto a las personas heridas hospitalizadas (77), han aumentado también respecto a 2019 en 41 personas, con 18 personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas y 59 personas en vías urbanas.

3.2. Antigüedad de los vehículos implicados en siniestros

El factor antigüedad en su relación con la siniestralidad, se observa al considerar la antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas.

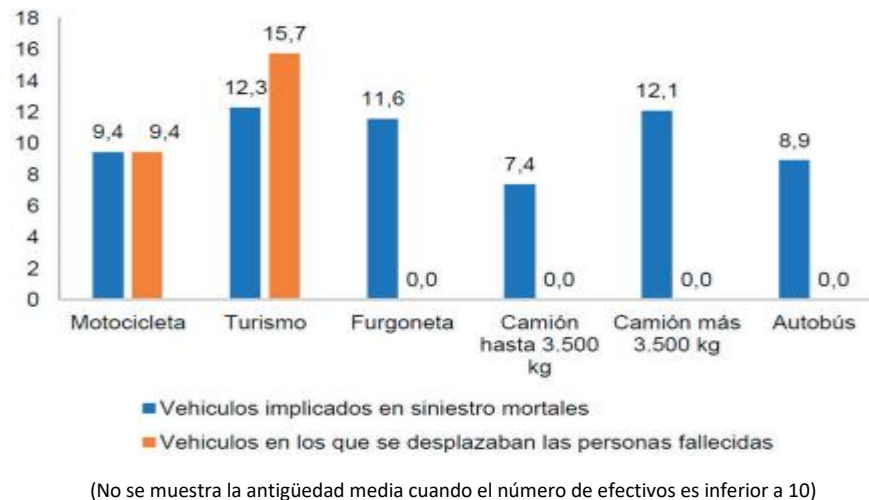
En las vías interurbanas en 2024, para el caso de las motocicletas, los turismos, y las furgonetas la antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales es inferior a la de los vehículos en los que viajaban las personas fallecidas. En vías urbanas, en turismos, la diferencia es de 12,3 años de antigüedad media en los vehículos implicados en siniestros y 15,7 años en los que viajaban las personas fallecidas.

Gráfico 4. Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías interurbanas. España, 2024



Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 64. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

Gráfico 5. Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías urbanas. España, 2024

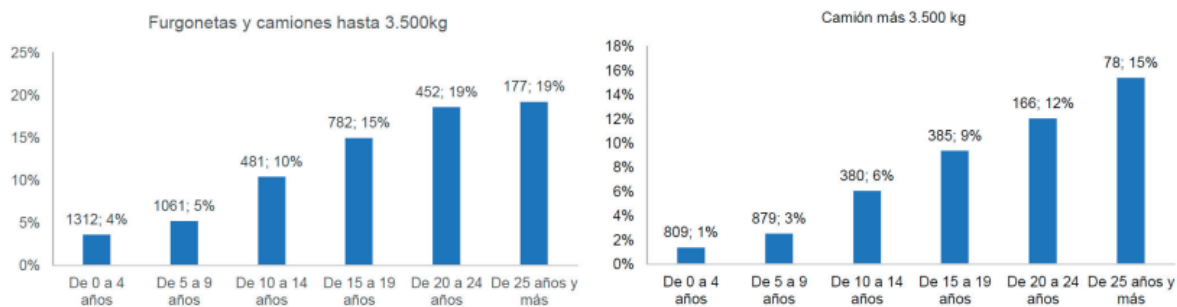


Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 64. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

3.3. Mantenimiento de los vehículos implicados en siniestros

En vías interurbanas, existe relación entre la antigüedad del vehículo implicado en el siniestro y el estado de su inspección técnica. En las furgonetas y camiones hasta 3.500 kg, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada oscila entre un 5% para el intervalo 5-9 años y un 15% a partir de los 15 años. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 1% (caso 0-4 años) y un 9% (más de 15 años).

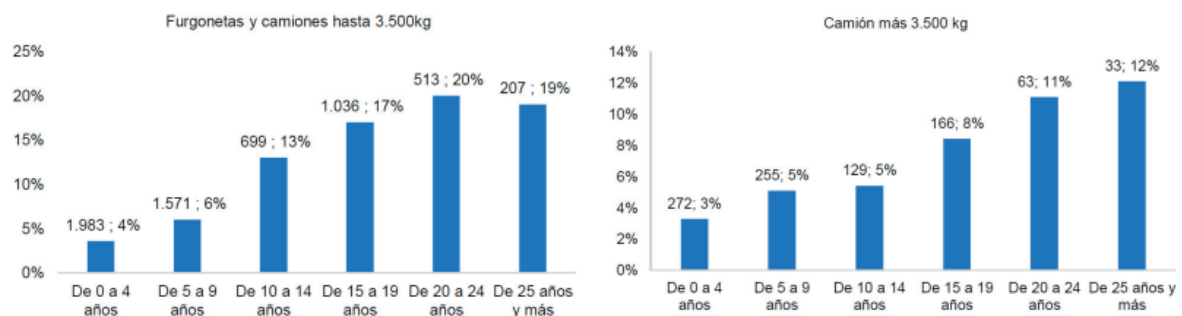
Gráfico 6. Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2024.



Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 65. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

Respecto a las vías urbanas, las furgonetas y camiones, alcanza el 20% en los vehículos con la inspección caducada de 20 a 24 años de antigüedad. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 3% (0-4 años) y un 8% (más de 15 años).

Gráfico 7. Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo. Vehículos implicados en siniestros viales en vías urbanas. España, 2024



Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024). Página 66. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

4. RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA

La última campaña especial de vigilancia y control del tráfico sobre camiones y autobuses se celebró del 17 al 23 de febrero de 2025. Durante la misma la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil detuvo y controló a más de 26.000 camiones de los cuales algo más de 6.000 debieron ser sancionados por distintos motivos y 95 tuvieron que ser inmovilizados por la gravedad de sus infracciones para poder mantener su circulación. Al tiempo se detuvo y controló a más de 2.000 autobuses y 310 fueron sancionados por distintos motivos y 5 autobuses tuvieron que ser inmovilizados por irregularidades graves durante la campaña.

Desde el ámbito municipal, se registró una importante participación en la campaña por parte de las policías municipales de 287 ayuntamientos. La contribución de la policía local de los 287 ayuntamientos participantes durante la presente campaña ha supuesto la realización de 14.558 verificaciones sobre los vehículos objeto de control, de las cuales 1.329 verificaciones observaron incidencias objeto de sanción que representaron un 9,13% respecto del total de las verificaciones realizadas.

Los motivos de denuncia más habituales en el ámbito municipal estuvieron relacionados con las condiciones técnicas del vehículo y las relacionadas con la documentación. De todos ellos un total de 28 vehículos debieron de ser inmovilizados por infracciones graves que impedían su circulación por las vías urbanas de forma segura.

Desagregados por Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y policías municipales de los diferentes ayuntamientos participantes, resultan los siguientes datos y porcentajes sobre el total de vehículos controlados, total de infracciones denunciadas y porcentaje infracciones tramitadas respecto vehículos controlados:

Resultados globales obtenidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% denunciados sobre total controlados
28.334	6.490	22,91%

Resultados globales obtenidos por policía municipal de los ayuntamientos participantes

Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% denunciados sobre total controlados
14.558	1.329	9,13%

5. NORMATIVA DE REFERENCIA

5.1. Tiempos de Conducción y Descanso

El RDL 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

- **Artículo 48.** Por razones de seguridad podrán regularse los tiempos de conducción y descanso. También podrá exigirse la presencia de más de una persona habilitada para la conducción de un sólo vehículo.
- **Artículo 77).** Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a: i) Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre. Dicha infracción será sancionada con multa de 500 euros (artículo 80.1).
- **Artículo 104.1. f) Inmovilización del vehículo.** Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por ciento de los tiempos establecidos reglamentariamente, salvo que el conductor sea sustituido por otro.
- **El Anexo II.- Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos:**

6. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre	6
--	---

El Reglamento UE 2020/1054, que modifica el Reglamento (CE) 561/2006

Las modificaciones afectan a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los periodos de descanso diarios y semanales. En concreto a los siguientes aspectos:

- Pausa de 45 min si se trata de conducción en equipo.
- Prohibición del descanso semanal en cabina.
- Descansos semanales reducidos consecutivos, si se trata de un transporte internacional.
- Obligación de volver a casa.
- Aumento del tiempo de conducción excepcionalmente en algunos casos y cumpliendo ciertos requisitos.
- Descanso semanal en ferry o tren.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres

Establece las sanciones por incumplimiento de esta norma en relación con los tiempos de conducción y descanso. La infracción a esta norma puede ser catalogada como leve, grave o muy grave, en función de que supere o no el 50% el exceso en los tiempos de conducción o la minoración de los descansos.

Ideas fuerza

1. El exceso en el tiempo de conducción genera fatiga y distracciones, aumentando el riesgo de sufrir un siniestro.
2. La ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece las sanciones por incumplimiento de esta norma.
3. La infracción a esta norma puede ser catalogada como leve, grave o muy grave, en función de porcentaje de exceso en los tiempos de conducción o en la minoración de los descansos.

5.2. Velocidad

El Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre establece la modificación del artículo 48 del Reglamento General de Circulación.

Con ella, desaparece la diferenciación de limitaciones genéricas entre 90 y 100 km/h existente para los turismos y las motocicletas, reduciéndolo a una limitación general de 90 km/h. Formalmente, se introduce un cuadro que simplifica los límites genéricos para las vías y para los vehículos, clasificando a los mismos en tres bloques. De esta forma, las limitaciones para vehículos más específicos se detallan en apartados sucesivos, buscando facilitar cada tipo, aunque en estos casos no se han introducido cambios significativos.

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

Otro de los objetivos de la modificación es el tratamiento de los límites de velocidad existentes en las carreteras convencionales para los **vehículos de transporte de viajeros y de mercancías**. En estos casos, a través de la simplificación de los límites en general, se adecúan las limitaciones de estos vehículos reduciendo el diferencial de velocidad respecto de los turismos. De esta forma, se pretende que las diferencias entre los grandes tipos de vehículos no sean superiores a 10 km/h en estas vías. **En el supuesto de los camiones implica que en un bloque de carreteras se uniformiza la velocidad a 80 km/h, límite que es común en la gran mayoría de los países de la Unión Europea.** En el caso de los autobuses, la limitación genérica a 90 km/h es debido a la baja siniestralidad continuada de este tipo de vehículos, si bien aquellos que no estén dotados de cinturón de seguridad no podrán circular a más de 80 km/h.

5.3. Tacógrafo

Reglamento UE 2020/1054

- **En vigor desde el 02/02/2022.** Se implementa la obligación para el conductor de introducir en su tacógrafo el símbolo del país en el que entre después de cruzar la frontera de un Estado miembro, al principio de la primera parada en ese Estado miembro.
- **En vigor desde el 01/12/2024.** Sustitución de tacógrafo analógico o digital no inteligente, por uno inteligente de segunda generación en transporte internacional.
- **En vigor desde 31/12/2024.** Obligación de presentar los registros o discos del tacógrafo del día en curso y de los 56 días anteriores.
- **En vigor desde el 01/07/2026.** Obligación de instalación y cumplimiento de tiempos de conducción y descanso, para los vehículos ligeros de más de 2.5 toneladas, que realicen transporte internacional o de cabotaje.

El RDL 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 77). Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a: i) Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.

El Anexo II.- Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos:

7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad	6
--	----------

El tacógrafo o aparato de control, es un instrumento que registra la marcha del vehículo, su velocidad, los kilómetros recorridos, los tiempos de conducción y descanso, así como otras actividades de las personas conductoras profesionales.

El tacógrafo analítico ha sido sustituido por el digital. Este es un aparato electrónico de control más preciso que permite registrar, en la tarjeta de la persona conductora, las actividades de su titular durante, al menos, los últimos 28 días y en la memoria del aparato la actividad del vehículo, así como la de todas las personas conductoras que lo hayan utilizado durante los últimos doce meses.

El empresario debe conservar los discos diagrama y/o los datos transferidos desde las tarjetas de sus personas conductoras y desde los tacógrafos digitales, durante un año desde su utilización a disposición de los Servicios de Inspección.

5.4. Homologación de los Vehículos de motor

Reglamento UE 2019/2144. Relativo a los requisitos de homologación de los vehículos de motor

El reglamento UE 2019/2144 relativo a los requisitos de homologación de los vehículos de motor prevé la implantación de nuevos sistemas ADA (Advanced Driver Assistance) en tres fases: julio de 2022, julio de 2024 y enero de 2026.

En julio de 2022, los siguientes ADAS serán obligatorios en vehículos de nueva homologación:

- Advertencia de colisión con peatones y personas usuarias de bicicleta (autobuses y camiones).
- Sistema de información sobre ángulos muertos (autobuses y camiones).
- Detector de marcha atrás.
- Sistema de emergencia de mantenimiento del carril (turismos y furgonetas).
- Sistema avanzado de frenado de emergencia (turismos y furgonetas).
- Control de la presión de neumáticos (furgonetas, autobuses y camiones).
- Asistente de velocidad inteligente.
- Señal de frenado de emergencia.
- Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque.
- Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor.
- Registrador de datos de incidencias (turismos y furgonetas).

En la segunda fase, julio de 2024, está prevista la incorporación de los siguientes sistemas para vehículos de nueva homologación:

- Ampliación de la zona de impacto en la cabeza (turismos y furgonetas).
- Frenado de emergencia avanzado para peatones y ciclistas (turismos y furgonetas).
- Sistema avanzado de advertencia de distracciones en el conductor.

Por último, en la tercera y última fase, enero de 2026, los sistemas obligatorios serán los siguientes:

- Campo de visión directa (autobuses y camiones)
- Registrador de datos de incidencias (autobuses y camiones)

5.5. Circulación de conjuntos de vehículos en configuración euro-modular

Modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre

A partir de la entrada en vigor de la modificación (24 de diciembre de 2015), se podrá autorizar por el órgano competente en materia de tráfico, previo informe vinculante del titular de vía, la circulación de conjuntos de vehículos en configuración euro-modular, con una masa máxima de hasta 60 toneladas y una longitud máxima de hasta 25,25 metros por un plazo determinado, en las condiciones que se fijen en la autorización.

La carga no podrá sobresalir de la proyección en planta del vehículo. Siempre que sea posible, los itinerarios de estos transportes deberán transcurrir por autopistas y autovías.

No se podrá conceder la autorización a la que se refiere el párrafo anterior cuando se pretenda realizar transporte de mercancías peligrosas por carretera.

5.6. Señal V-23 de marcado de contorno

Anexo XI. Reglamentos General de Vehículos. Dispositivo reflectante para vehículos de transporte.

El Reglamento General de Vehículos recoge en su anexo XI un nuevo apartado que regula las características técnicas y la colocación de la Señal V-23.

Se trata de una cinta adhesiva para marcar el contorno de la parte trasera y lateral de los vehículos de transporte. El distintivo de marcado reflectante homologado según el Reglamento CEPE/ONU 104R y que se respeten los colores que contempla la regulación legal: amarillo o rojo para la parte trasera y amarillo o blanco para los laterales del vehículo.

La instalación se realizará según los requisitos del Reglamento CEPE/ONU 48R.

- **Instalación obligatoria:** Vehículos con peso máximo superior a 7,5 Tm y de más de 6 m de largo y 2,1 m de ancho, así como remolques y semirremolques de peso máximo superior a 3,5Tm, matriculados desde el 10 de julio de 2011.
- **Instalación prohibida:** Vehículos de motor dedicados al transporte de personas, con 8 plazas como máximo y para remolques y semirremolques con masa máxima inferior a 0,75 Tm.
- **Instalación Voluntaria:** Vehículos destinados al transporte de mercancías no obligados por estar matriculados antes del 10 de julio de 2011 y para todos aquellos vehículos de transporte de mercancías y de personas que no tengan prohibida su instalación.

5.7. Dispositivos alcoholímetros anti arranque

Disposición adicional decimoquinta Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, relativo al uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque:

“A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3 que dispongan de interface normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo”.

Esta modificación se añade, con efectos de 21 de marzo de 2022, por el art. único.40 de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre.

¿Cuáles son los vehículos de las categorías M2 y M3?

- Categoría **M2**: Vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que no excedan el peso máximo de 5 toneladas.
- Categoría **M3**: Vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a las 5 toneladas.