

**BASE DE DATOS DE Norma DEF.-**

Referencia: NCJ066333

**TRIBUNAL SUPREMO**

*Sentencia 1242/2022, de 4 de octubre de 2022*

*Sala de lo Contencioso administrativo*

*Rec. n.º 155/2021*

**SUMARIO:**

**Vehículos. Señales en los vehículos. Preseñalización de peligro. Dispositivos V-16. Nulidad de precepto. Vulneración del principio de transparencia.**

Cambio del modelo de señalización de peligro V-16 en los supuestos de vehículo inmovilizado en una vía pública, modificando la regulación de la señal V-16, sobre dispositivos de preseñalización de peligro.

A partir del 1 de enero de 2026 se deberá utilizar, de manera exclusiva y obligatoria, un dispositivo luminoso que se coloca en la parte superior del vehículo inmovilizado y que dispone de un sistema de geolocalización del vehículo («Luz de emergencia de 2ª generación»). España es el único país comunitario en el que serán obligatorias las Luces de emergencia de 2ª generación, mientras que en el resto de estados miembros seguirán siendo obligatorios los Triángulos de Emergencia y a partir del 31 de marzo de 2018 todos los vehículos nuevos homologados deben disponer del sistema eCall (distinto del V-16).

Se anula el inciso de la «disposición transitoria primera» «fabricadas con anterioridad a la aprobación del real decreto 159/2021». Suprimiendo dicho inciso se permite a las recurrentes seguir fabricando y vendiendo las luces de primera generación hasta el 1 de enero de 2026 (que se diferencian de la de 2ª generación en que estas llevan geolocalización), evitando, en gran medida, los perjuicios a las fabricantes y comercializadoras, de las luces de emergencia de 1ª generación fabricadas con posterioridad a la aprobación del RD 159/2021, que podrán seguir siendo utilizadas hasta 2026.

**PRECEPTOS:**

RD 159/2021, (servicios de auxilio en las vías públicas), disp. trans. primera.

RDleg. 6/2015 (TR Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), art. 51.3.

Ley 39/2015 (LPAC), arts. 47.2, 129.5 y 131.

Constitución española, arts. 9.3 y 106.

**PONENTES:**

*Doña Ines Maria Huerta Garicano.*

STS, Contencioso sección 5

\* Id. CENDOJ: 28079130052022100157

\* Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso

\* Sede: Madrid

\* Sección: 5

\* Sentencia: 1242/2022

\* Recurso: 155/2021

\* Fecha de Resolución: 04/10/2022

\* Procedimiento: Recurso ordinario

\* Ponente: INES MARIA HUERTA GARICANO

\* Tipo de Resolución: Sentencia

**CUESTIÓN**

Impugnación del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas: disposición transitoria primera; disposición final segunda, apartado quinto; y disposición final tercera.

SENTENCIA

Magistrados/as

OCTAVIO JUAN HERRERO PINA  
WENCESLAO FRANCISCO OLEA GODOY  
INES MARIA HUERTA GARICANO  
ANGEL RAMON AROZAMENA LASO  
FERNANDO ROMAN GARCIA

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Quinta

Sentencia núm. 1.242/2022

Fecha de sentencia: 04/10/2022

Tipo de procedimiento: REC.ORDINARIO(c/d)

Número del procedimiento: 155/2021

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 27/09/2022

Ponente: Excm. Sra. D.<sup>a</sup> Inés Huerta Garicano

Procedencia: CONSEJO MINISTROS

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Sinforiano Rodriguez Herrero

Transcrito por:

Nota:

REC.ORDINARIO(c/d) núm.: 155/2021

Ponente: Excm. Sra. D.<sup>a</sup> Inés Huerta Garicano

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Sinforiano Rodriguez Herrero

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Quinta

Sentencia núm. 1242/2022

Excmos. Sres. y Excm. Sra.

D. Octavio Juan Herrero Pina, presidente  
D. Wenceslao Francisco Olea Godoy  
D.<sup>a</sup> Inés Huerta Garicano

D. Ángel Ramón Arozamena Laso  
D. Fernando Román García

En Madrid, a 4 de octubre de 2022.

Esta Sala ha visto el recurso contencioso administrativo nº 151/21, interpuesto -10 de mayo de 2021- por la representación procesal de "CIAL-J-2, S.L.", "ELITE BOX GESTION DE PROYECTOS, S.L." "MIRALBUENO PRODUCTS, S.L.", "PICOYA, S.L.", "RECALVI, S.L.", "SPEED SOUND, S.A." y "VIKA-1, S.L.", contra la disposición transitoria primera; el apartado quinto de la disposición final segunda; y, la disposición final tercera de Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas (BOE nº 65, de 17 de marzo).

Ha sido parte demandada la Administración General del Estado, representada y defendida por la Abogacía del Estado, habiendo comparecido como codemandadas: "RACE", representada por D. Jorge J. Bernabéu; REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA (RACC), representado por la Procuradora Dña. Rosa Sorribes Calle; "FEDERACIÓN DE SERVICIOS JURÍDICOS A LA CIUDADANÍA DE COMISIONES OBRERAS" (FSC-CC.OO.), representada por la Procuradora Dña. M<sup>a</sup> Jesús Ruiz Estéban; "NETUN SOLUTIONS, S.L.", representada por el Procurador D. José Bueno Ramírez; "CETRA-Confederación Española de Talleres de Reparación y Afines, representada por la Procuradora Dña. Virginia Gutiérrez Sanz.

Ha sido ponente la Excm. Sra. D.<sup>a</sup> Inés Huerta Garicano.

## ANTECEDENTES DE HECHO

### Primero.

Interpuesto el precitado recurso, admitido a trámite y recibido el expediente administrativo, la representación procesal de la actora formuló demanda, en la que suplicaba se dictara sentencia que "acuerde declarar la nulidad de pleno derecho del apartado quinto de la disposición final segunda, la disposición final tercera y la disposición transitoria primera del R.D. 159/21".

### Segundo.

El Sr. Abogado del Estado contestó la demanda, en la que -tras poner de manifiesto que está en fase de tramitación la modificación del apartado 3 b) del punto cinco de la disposición final segunda, que pasará a tener la siguiente redacción: "b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0 entre 40 y 700 candelas efectivas, y en los grados +-8 entre 25 y 600 candelas efectivas."

La incorporación de los apartados, 8, 9, 10, 11 y 12 con la siguiente redacción:

"8. La fecha de caducidad de servicio, referida al periodo de conectividad incluido con la adquisición de la baliza, deberá figurar tanto en el envase como en el propio dispositivo".

9. Los dispositivos de preseñalización de peligro V-16 estarán destinados exclusivamente a la visibilización del vehículo accidentado y consiguiente remisión a la Dirección General de Tráfico de la ubicación del vehículo accidentado, no pudiendo incorporar funcionalidades adicionales.

10. A fin de garantizar la correspondencia entre los prototipos ensayados, conforme a lo dispuesto en el párrafo g) del apartado 3, de la sección V-16 Dispositivo de preseñalización de peligro del anexo y los dispositivos finalmente fabricados, el fabricante deberá disponer de un certificado de verificación periódica del control de la producción de los dispositivos V-16. Dicho certificado, será emitido por un servicio técnico de la conformidad de la producción designado para el Reglamento CEPE/ONU 65. Los requisitos para verificar la existencia de disposiciones y procedimientos para asegurar el control efectivo de la conformidad de la producción, así como las muestras a ensayar, serán los establecidos para el Reglamento CEPE/ONU 65.

11. Los servicios técnicos designados para la certificación de las señales V-16 deberán comunicar a la Dirección General de Tráfico la relación de aquellos dispositivos que obtengan certificación. Los servicios técnicos designados actuarán como punto de contacto único entre los fabricantes y la Dirección General de Tráfico.

12. En todo caso, el certificado deberá incluir el análisis de la efectividad de las comunicaciones, así como la conectividad de las señales V-16, con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico"- instó la íntegra desestimación de la demanda, con condena en costas a las recurrente.

Los codemandados no evacuaron el trámite de contestación de la demanda.

### Tercero.

Habiéndose recibido el pleito a prueba y formulados los escritos de conclusiones por las actoras y por la Abogacía del Estado, se señaló, para deliberación, votación y fallo, la audiencia del día 27 de noviembre de 2022, con el resultado que ahora se expresa.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### Primero.

Las disposiciones impugnadas del R.D. 159/21 tienen la siguiente redacción:

1.- 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 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 [inciso suspendido por Auto de 24 de junio de 2021, dictado en Pieza de Medidas cautelares] Auto de 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".

2.- Disposición final segunda: Modificación del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre: Apartado quinto: " Cinco. La señal V-16 Dispositivo de preseñalización de peligro, del anexo "Señales en los vehículos":

"1. Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su carga se encuentra caída sobre la misma.

2. Este dispositivo de color amarillo auto se colocará en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado garantizando su máxima visibilidad.

3. Tendrá las siguientes características:

a) Irradiación: el sistema óptico estará diseñado de forma que la luz cubra un campo de visibilidad horizontal de 360 grados y en vertical un mínimo de  $\pm 8$  grados hacia arriba y hacia abajo,

b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0, entre 40 y 80 candelas efectivas, y en los grados  $\pm 8$ , de un mínimo de 25 candelas. En ambos casos, dicha intensidad se mantendrá durante al menos 30 minutos.

c) Grado de protección IP: al menos será IP54.

d) Estabilidad: el equipo estará diseñado para quedar estable sobre una superficie plana, no desplazándose frente a una corriente de aire que ejerza una presión dinámica de 180 Pa, en la dirección más desfavorable para su estabilidad.

e) Frecuencia de destello: entre 0,8 y 2 Hz.

f) Se garantizará el funcionamiento de la luz a temperaturas de  $-10^{\circ}\text{C}$  y  $50^{\circ}\text{C}$ .

g) Realización de los ensayos: la comprobación de cumplimiento de las características definidas en los párrafos a) hasta f) anteriores se realizará en un laboratorio acreditado de acuerdo a la norma UNE EN-ISO 17025 por la Entidad Nacional de Acreditación (o por cualquier otro Organismo Nacional de Acreditación designado por otro Estado miembro de acuerdo al Reglamento CE n.º 765/2008 y en las condiciones establecidas en el artículo 11 de dicho Reglamento) para el Reglamento CEPE/ONU 65. El laboratorio, si los ensayos son satisfactorios, emitirá un certificado en tal sentido, indicando las marcas que la identifiquen en la tulipa del dispositivo. La alimentación del dispositivo será autónoma a través de una pila o batería que deberá garantizar su uso al cabo de 18 meses. Se considerará que los dispositivos que utilicen una batería recargable y siempre que la carga del mismo se pueda realizar en el propio vehículo cumplen con este requisito.

4. Este dispositivo comunicará, en todo caso, su activación, desactivación y geoposicionamiento, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad. La información sobre la ubicación del vehículo accidentado se enviará cada 100 segundos y dejará de enviarse una vez se haya remitido la información de desactivación.

5. El coste las comunicaciones estará incluido en el precio de venta al público y estas se garantizarán durante al menos 12 años.

6. El dispositivo incluirá en el interior de su carcasa todos los elementos necesarios para su operación, incluidos los de comunicaciones, sin depender en ningún caso de elementos externos como aplicaciones de teléfonos móviles u otros similares.

7. El listado de las marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con todo lo establecido en este apartado, y por lo tanto sean válidos para señalar un accidente, será publicado en la dirección <http://www.dgt.es/v16>. " El coste las comunicaciones estará incluido en el precio de venta al público y estas se garantizarán durante al menos 12 años".

3.- Disposición final tercera: "Protocolo y formato de conexión con el punto de acceso nacional de tráfico y movilidad.

En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor del presente real decreto, el titular de la Dirección General de Tráfico aprobará, por medio de una resolución, el protocolo y el formato de envío de los datos requeridos por parte de los servicios de auxilio en carretera y de la señal V-16 a los efectos de su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad".

## Segundo.

El Real Decreto 159/21, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas y al que pertenecen las normas impugnadas, tiene por objeto regular las condiciones de seguridad para la realización de la actividad de auxilio en vías públicas. Su Preámbulo recuerda, que "La rápida y adecuada actuación de los servicios de auxilio en vías públicas sobre los vehículos que no pueden continuar circulando supone una importante actividad de seguridad vial. La eliminación del obstáculo en la vía garantiza la fluidez del tráfico y una movilidad segura y sostenible..... en la Unión Europea se estableció el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte con la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte. Asimismo, el Reglamento Delegado (UE) 886/2013 de la Comisión de 15 de mayo de 2013, que complementa la referida Directiva, se focaliza en la información que se puede facilitar sobre el tráfico para el usuario. Se establece como acción prioritaria la recopilación de datos sobre el tráfico con carácter gratuito. El artículo 3 del Reglamento delegado cita expresamente como uno de los incidentes en la vía sobre los que suministrar información, por su repercusión en la seguridad vial, la presencia de obstáculos en la misma, dentro de los que sin duda están incluidos los vehículos inmovilizados en la vía.....El presente real decreto se dicta, por tanto, para establecer las condiciones en las que deben realizar sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas que acudan al lugar de un accidente o avería según previsión legal dispuesta en el artículo 51.3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre....."

Es por tanto esencial, a fin de cumplir con el mandato previsto en la legislación europea, suministrar de forma fiable información acerca de las operaciones de auxilio y, de modo particular, tanto la localización del vehículo inmovilizado como de las sucesivas fases de la operación de auxilio, principalmente aquella que tiene lugar cuando se procede al rescate del vehículo, para garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías.....".

Las mercantiles recurrentes ponen de manifiesto que el objeto de las Disposiciones Impugnadas es el cambio del modelo de señalización de peligro V-16 en los supuestos de vehículo inmovilizado en una vía pública, modificando la regulación de la señal V-16, sobre dispositivos de preseñalización de peligro, establecida en el anexo del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Con anterioridad a la aprobación de las Disposiciones impugnadas, y hasta que éstas entren en vigor el 1 de enero de 2026, el Reglamento General de Vehículos establecía que se debían utilizar los siguientes elementos de señalización:

(i) De manera obligatoria, los triángulos de emergencia, los cuales son un dispositivo reflectante que se deben colocar por delante y por detrás del vehículo parado a una distancia mínima de 50 metros ("Triángulo de Emergencia").

(ii) De manera opcional, y con el objetivo de incrementar la seguridad del Triángulo de Emergencia, un dispositivo luminoso de color amarillo que puede colocarse en la parte superior del vehículo inmovilizado para aumentar su visibilidad sin que el conductor tenga que apearse del vehículo ("Luz de emergencia de 1ª generación").

Estos dispositivos han sido sustituidos mediante el apartado quinto de la disposición final segunda del RD 159/2021, de manera que a partir del 1 de enero de 2026 se deberá utilizar, de manera exclusiva y obligatoria, un dispositivo luminoso que se coloca en la parte superior del vehículo inmovilizado y que dispone de un sistema de geolocalización del vehículo (en adelante, la "Luz de emergencia de 2ª generación"). El coste de las comunicaciones de este sistema de geolocalización durante un plazo de 12 años debe estar incluido en el precio venta al público de la Luz de emergencia de 2ª generación.

La única diferencia, pues, entre la Luz de emergencia de 1ª generación y la Luz de emergencia de 2ª generación es el elemento relativo al geoposicionamiento del vehículo (así lo declaró en su ratificación judicial ante esta Sala el perito D. Florencio, especialista en seguridad vial y autor del informe pericial emitido por Assessors Professionals del Transport, S.L. ("Informe APROTRANS") presentado por las actoras.

Con independencia, dicen, de la regulación de los dispositivos V-16, la Unión Europea exige que todos los vehículos homologados a partir del 31 de marzo de 2018 deben disponer del sistema eCall.

Así lo establece el Reglamento 2015/758/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo a los requisitos de homologación para el despliegue del sistema eCall basado en el número 112 integrado en los vehículos y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE.

El sistema eCall constituye una tecnología que incorporan los vehículos, que se puede activar de manera manual mediante el botón SOS o de manera automática en caso de accidente, y que llama a los servicios de emergencia del 112, quedando registrada la posición del vehículo. Por tanto, el obligatorio sistema eCall incorpora la función de geoposicionamiento (elemento distintivo de las Luces de emergencia de 2ª generación), teniendo además como ventaja, en su opinión, que: a) está armonizado y funciona en todos los países de la Unión Europea, mientras que la Luz de emergencia de 2ª generación solamente se exige y funcionará en España; b) Llama automáticamente en caso de accidente a los servicios de emergencia del 112.

A su juicio, las Disposiciones Impugnadas constituyen un retroceso en materia de seguridad vial, eliminando injustificadamente dispositivos de señalización (sin que ello aporte más seguridad, sino lo contrario). Así el uso exclusivo de las Luces de emergencia de 2ª generación, no combinado con los Triángulos de Emergencia, no permitirá señalar correctamente determinadas situaciones de emergencia (Informe APROTRANS, página 19) y en el mismo sentido el informe evacuado por la Dirección General de Tráfico de la Guardia Civil, de 17 de diciembre de 2019 (cfr. documento núm. 29, folio 483, del expediente administrativo), y estas situaciones son:

- Situaciones diurnas, con mucha luminosidad natural.
- Zonas con visibilidad reducida o en las que no haya visibilidad directa, tales como cambios de rasante o curva sin visibilidad.
- La intensidad lumínica del dispositivo se ve afectada por su uso durante 30 minutos por agotamiento de la batería o pilas. Puede suceder que esté sin carga en el momento que se requiera su uso.
- No se puede colocar en los vehículos con carrocería de aluminio o techos de fibra, ya que el imán que la sujeta no servirá.
- No se puede utilizar fuera de España. En el resto de países comunitarios se siguen exigiendo los Triángulos de Emergencia, los cuales cuentan con una regulación armonizada mediante el Reglamento CEPE/ONU 27.

Sobre esta base instan la invalidez de las disposiciones impugnadas por vulneración del art. 26.3.d) de la Ley 50/97 y del artículo 2.1.a.d).1º del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, al haberse omitido la valoración del impacto económico de la propuesta, pues no se ha valorado el impacto económico que provocará a los titulares de los 33 millones de vehículos que componen el parque móvil español que hayan de adquirir la Luz de emergencia de 2ª generación en sustitución de los Triángulos de Emergencia y de la Luz de emergencia de 1ª generación, cuyo coste unitario es de 30 € (habiendo reducido notablemente y sin explicación) la cantidad inicial de 150 €.

Además, la exigencia de este dispositivo también impacta en la competencia en el mercado de accesorios automovilísticos, en el que operan las recurrentes, ya que se suprime un dispositivo que comercializan determinadas empresas (el Triángulo de Emergencia), por otro que aún se tiene que desarrollar y comercializar, por lo que incurren en vicio de nulidad establecido en el artículo 47.2 de la LPAC, al haber sido aprobadas vulnerando los preceptos procedimentales anteriormente indicados.

No se ha recabado tampoco la participación activa de los destinatarios de las disposiciones recurridas, vulnerando el principio de transparencia, de conformidad con lo previsto en el artículo 129.5 de la LPAC. Ello exigía recabar la opinión de los posibles afectados por la futura norma: 1) La versión del proyecto de RD 159/2021 que se sometió a información pública no establecía la regulación de las Luces de emergencia de 2ª generación, sino que se mantenían las luces de emergencia de 1ª generación, siendo el geoposicionamiento opcional; 2) No se recabó la opinión de los principales afectados por las Disposiciones Impugnadas: los usuarios en general y los fabricantes de componentes, incurriendo en la causa de nulidad establecida en el artículo 47.2 de la LPAC, por vulneración del principio de transparencia establecido en el artículo 129.5 de la LPAC ya que se produjeron modificaciones sustanciales en la regulación de los dispositivos V-16 que justificaban la celebración de un nuevo trámite de información pública.

El texto que fue sometido a información pública fue el correspondiente a la primera versión del Proyecto de RD 159/2021, en el que no era obligatorio que el nuevo dispositivo V-16 tuviese la función de geoposicionamiento.

Esta función era opcional, siendo admisibles tanto las Luces de 1ª generación (sin geoposicionamiento), como las Luces de 2ª generación (con geoposicionamiento) (cfr. folios 42 y 43 del expediente administrativo).

No fue sino hasta la tercera versión del RD 159/2021 -que no se sujetó a un trámite de información pública- en la que se estableció que los nuevos dispositivos V-16 debían disponer obligatoriamente de un sistema de geolocalización, lo que supone que se expulsan del mercado unos dispositivos que se venían comercializando hasta ahora (los Triángulos de Emergencia y las Luces de 1ª generación), hecho que generará una pérdida de líneas de negocio a empresas como mis representadas, lo que merecía ser objeto de un nuevo trámite de información pública. Ello implica que las Disposiciones impugnadas están incursas en la causa de nulidad establecida en el artículo 47.2 de la LPAC, por vulneración del principio de transparencia establecido en el artículo 129.5 de la LPAC.

El proyecto de RD 159/2021 debía, además, sujetarse al procedimiento de comunicación a la Comisión Europea previsto en el artículo 5 de la Directiva de Reglamentaciones Técnicas, que obliga a los Estados miembros a comunicar a la Comisión cualquier proyecto de reglamento técnico, con el fin de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior y para evitar obstáculos comerciales injustificados que deriven de estas reglamentaciones. Según lo previsto en el artículo 1 de la Directiva de Reglamentaciones Técnicas, las Disposiciones Impugnadas del RD 159/2021 deben ser consideradas una norma técnica: a) Introdúcen nuevos requisitos técnicos que deben cumplir los dispositivos V-16 para poder ser fabricados, comercializados y usados en España; 2) Prohíben la utilización (y, en definitiva, la fabricación, importación y comercialización) de los Triángulos de Emergencia y de las Luces de emergencia de 1ª generación; 3) No se limitan a transponer una normativa internacional o europea, ya que no existe ninguna norma comunitaria que defina las características técnicas de la Luz de emergencia de 2ª generación, como así ocurre con los Triángulos de Emergencia, los cuales están regulados por el Reglamento CEPE/ONU-27.

El incumplimiento de la Directiva de Reglamentaciones Técnicas es especialmente relevante si se tiene en cuenta la afectación al principio de libre circulación que produce la regulación de la Luz de emergencia de 2ª generación. Tal como se acredita en el Informe APROTRANS (ratificado judicialmente), España es el único país comunitario en el que serán obligatorias las Luces de emergencia de 2ª generación, mientras que en el resto de estados miembros seguirán siendo obligatorios los Triángulos de Emergencia, lo que genera: 1) Que cualquier ciudadano que desee desplazarse al resto de países comunitarios, deba adquirir y utilizar de nuevo los Triángulos de Emergencia. La Luz de emergencia de 2ª generación no se encuentra reconocida en estos países y, además, no funcionaría, ya que sólo permite comunicar el geoposicionamiento del vehículo a las autoridades españolas (al contrario de lo que sucede con el sistema eCall); 2) Que cualquier ciudadano comunitario que circule por España deba adquirir la Luz de emergencia de 2ª generación, que sólo le servirá en España, teniendo que abonar el coste de las comunicaciones por un plazo de 12 años y si bien es cierto que el derecho de la Unión no conlleva una renuncia a la potestad reglamentaria, pero ésta se debe ejercer de conformidad con el Derecho de la Unión Europea, el cual tiene primacía sobre el ordenamiento nacional, por lo que se debió comunicar la propuesta de reglamentación técnica a la Comisión Europea, en cumplimiento de lo previsto en la Directiva de Reglamentaciones Técnicas, la cual es una norma de obligado cumplimiento para el Gobierno en el ejercicio de su potestad reglamentaria, para que no se conculque el principio de libertad de circulación en el espacio comunitario, máxime cuando ya se dispone de un dispositivo armonizado a dicho nivel que cumple con las funciones de la Luz de emergencia de 2ª generación: el sistema eCall. Este sistema es el que garantiza, precisamente, que la posibilidad de geolocalizar un vehículo inmovilizado se regule de manera armonizada en toda la Unión Europea, y, la vía para asegurar esa homogeneidad en toda la Unión es, precisamente, la aplicación de la comunicación prevista en la Directiva de Reglamentaciones Técnicas, por lo que su omisión determina su invalidez, por motivos de seguridad jurídica al amparo de lo previsto en el artículo 47.2 de la LPAC.

El apartado quinto de la Disposición Final Segunda del RD 159/21 vulnera el principio de proporcionalidad al establecer una regulación inadecuada, innecesaria y desproporcionada ( apartados 2º y 3º del artículo 129 de la LPAC), por no superar el juicio de adecuación, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto. No es un hecho controvertido que el objetivo perseguido por las Disposiciones Impugnadas es reducir la siniestralidad que se produce en las vías públicas cuando un vehículo queda inmovilizado, pero, de conformidad con la prueba practicada, ha quedado acreditado que este objetivo se ve más perjudicado pues las Disposiciones Impugnadas eliminan un elemento de seguridad (el Triángulo de Emergencia) para imponer el uso único y obligatorio de las Luces de emergencia de 2ª generación. Este nuevo dispositivo -obligatorio- es menos seguro que la combinación del Triángulo de Emergencia y la Luz de emergencia de 1ª generación (y más teniendo en cuenta la obligación de disponer del sistema eCall), por lo que este cambio normativo supone un retroceso en materia de seguridad vial, ya que se elimina un sistema de seguridad (que además funciona en el resto de países de nuestro entorno y que dispone de una regulación armonizada a nivel internacional). El perito de parte D. Florencio concluyó que la situación más segura es la de añadir elementos de seguridad, no la de eliminarlos: "Realmente hay muchos escenarios en los que se puede producir una situación de riesgo y no se puede generalizar. Habiendo tantos dispositivos para señalar un vehículo en caso de emergencia con características distintas, no podemos decir que uno puede sustituir todas las características de los demás. Para mí, la situación más segura no es la de eliminar elementos de seguridad, sino la de ir añadiendo".

Esta conclusión coincide con la manifestada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en su informe de 6 de marzo de 2021, en el que advertía que el escenario de mayor seguridad es aquél en el que se suman dispositivos de seguridad (Triángulos de Emergencia más Luces de 1ª o de 2ª generación), no en el que se elimina alguno de estos dispositivos (cfr. folio 216 del expediente administrativo): "La disposición transitoria primera y la disposición final segunda proponen la sustitución, a partir de 1/1/2024, de la señal V-16 y "triángulos de preseñalización" por un dispositivo luminoso de señalización. El dispositivo complementario definido actualmente, susceptible de funcionar con baterías podría no estar operativo en el momento que se necesite, y durante los análisis preliminares del mismo, siempre se ha considerado un elemento añadido de seguridad a los triángulos, pero en ningún caso sustitutivo de los mismos, razón por la que se considera que dicho cambio reduce la seguridad vial. [...]"

En base a lo expresado anteriormente, esta unidad administrativa considera que la nueva señal prevista debe ser adicional, es decir, que pueda o deba ser llevada en los vehículos adicionalmente a los triángulos, pero no como sustitutivo de los mismos. Debe modificarse la redacción".

Incluso en el informe de la Guardia Civil -que finalmente informa favorablemente el uso de las Luces de emergencia de 2ª generación- concluye que, en determinados supuestos -los indicados anteriormente- el uso exclusivo de la Luz de emergencia de 2ª generación no permite señalar correctamente el vehículo inmovilizado:

"4.- Por último, en aquellas situaciones en que el vehículo quede inmovilizado en zonas de la vía de reducida visibilidad, como puede un cambio de rasante o curva sin visibilidad, la mera colocación del dispositivo luminoso en el techo del vehículo y su activación no resultarían suficientes para una adecuada señalización del obstáculo. En estos supuestos, se debería de ubicar el dispositivo de preseñalización de peligro en un lugar que sea visible a una distancia de 100 metros al resto de usuarios.

De lo anteriormente expuesto, se puede resumir que este dispositivo luminoso presenta aspectos que mejoran de forma significativa la visibilidad de un obstáculo o vehículo inmovilizado en la vía, y se podría utilizar, en la mayoría de supuestos, de forma exclusiva como sustituto de los triángulos de preseñalización del peligro obligatorios actualmente.

No obstante, también es cierto que se pueden generar situaciones, en que por demora de los servicios de asistencia en carretera (más allá de los 30 minutos de autonomía garantizada), o por presentar la batería alguna deficiencia o estar la misma al final de su vida útil, nos encontremos con vehículos inmovilizados en la vía sin que puedan alertar de forma adecuada la situación de peligro a los demás usuarios".

No niegan las bondades de la Luz de emergencia de 2ª generación (aunque su característica de geoposicionamiento pueda ser redundante del sistema eCall). Lo que se critica y se considera contrario a derecho es que, por establecer la Luz de emergencia de 2ª generación, se haya suprimido un dispositivo de seguridad que funciona en todos los países de nuestro entorno: los Triángulos de Emergencia.

El principio de proporcionalidad exige que la Administración demandada demuestre que el beneficio obtenido (evitar atropellos) es superior al perjuicio causado (aumento de las colisiones de vehículos). Este ejercicio de obligatoria motivación no se ha hecho (y no está en el expediente).

La colocación segura de los Triángulos de Emergencia reduce el riesgo de colisión de los demás vehículos con el vehículo inmovilizado, ya que permite su señalización 50 metros antes, aumentando el tiempo de reacción de los conductores, en situaciones en las que no existe una visibilidad directa con el vehículo inmovilizado. Por tanto, la mayor efectividad y seguridad se encuentra en el uso combinado de varios dispositivos, no en el uso exclusivo de uno de ellos, suprimiendo el resto.

Concluye afirmando que las Disposiciones impugnadas resultan contrarias al principio de proporcionalidad por los siguientes motivos:

(i) No superan el juicio de adecuación o eficacia, ya que el uso exclusivo de las Luces de emergencia de 2ª generación reduce los niveles de seguridad vial respecto del uso combinado de más de un dispositivo de emergencia (Triángulos de Emergencia y Luces de emergencia de 1ª generación).

(ii) No superan el juicio de necesidad, ya que la única característica novedosa que presentan las Luces de emergencia de 2ª generación ya está cubierta por el sistema eCall: la posibilidad de geolocalizar el vehículo. Se obligará innecesariamente a los conductores a suscribir un contrato de datos móviles por un plazo de 12 años cada vez que adquieran una Luz de emergencia de 2ª generación.

(iii) No superan el juicio de proporcionalidad, ya que las cargas que imponen al conjunto de los conductores no están justificadas por un mayor beneficio para el interés público, estando incurso en el vicio de nulidad previsto en el artículo 47.2 de la LPAC por vulneración de los apartados 2º y 3º del artículo 129 de la misma: se está suprimiendo un dispositivo de seguridad sin motivo aparente que lo justifique, reduciendo la seguridad de los conductores durante este plazo transitorio hasta el 1 de enero de 2026. Tanto es así que la propia Administración demandada reconoció la redacción "desafortunada" de esta disposición transitoria primera, manifestando que se había iniciado un procedimiento para modificar este precepto, sin que hasta la fecha se tenga conocimiento de su aprobación. A día de hoy, sigue vigente y no ha sido modificada.

La disposición transitoria primera, en su versión impugnada en este recurso, también vulnera el principio de irretroactividad de las disposiciones desfavorables establecido en el artículo 9.3, ya que retrotrae sus efectos a la fecha de aprobación de la norma (16 de marzo de 2021), antes incluso de que ésta fuera publicada (17 de marzo de 2021) y entrase en vigor (1 de julio de 2021).

### Tercero.

El Sr. Abogado del Estado contestó la demanda en escrito en el que recordaba que la relación de requisitos técnicos enumerados y descritos en el apartado cinco de la disposición final segunda del Real Decreto 159/2021, se limita a recoger las características técnicas de la nueva señal V-16. La señal V-16 con conectividad, que no es sino la manifestación de la evolución de un sistema que ha demostrado grandes debilidades y ha costado la vida o la integridad física a muchos ciudadanos. Las características técnicas de la señal V-16 con conectividad permiten



que, ante un accidente o avería, un vehículo pueda inmediatamente identificarse como obstáculo en la vía, sin riesgo alguno para sus ocupantes, permitiendo su visibilización, la advertencia previa a los usuarios, y el envío simultáneo del evento a las autoridades/servicios de auxilio, minimizando el tiempo de respuesta y la incidencia en la seguridad vial. No obstante lo anterior, la Administración considera que la redacción actual adolece de algunas carencias, de naturaleza técnica, especialmente destinadas al control de calidad de la producción, que exigen la modificación de este concreto apartado. En particular, actualmente se encuentra en proceso de modificación el Real Decreto de referencia, respecto del apartado 3 b) del punto cinco de la disposición final segunda, que pasará a tener la siguiente redacción:

"b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0 entre 40 y 700 candelas efectivas, y en los grados +-8 entre 25 y 600 candelas efectivas."

La incorporación de los apartados, 8, 9, 10, 11 y 12 con la siguiente redacción:

"8. La fecha de caducidad de servicio, referida al periodo de conectividad incluido con la adquisición de la baliza, deberá figurar tanto en el envase como en el propio dispositivo".

9. Los dispositivos de preseñalización de peligro V-16 estarán destinados exclusivamente a la visibilización del vehículo accidentado y consiguiente remisión a la Dirección General de Tráfico de la ubicación del vehículo accidentado, no pudiendo incorporar funcionalidades adicionales.

10. A fin de garantizar la correspondencia entre los prototipos ensayados, conforme a lo dispuesto en el párrafo g) del apartado 3, de la sección V-16 Dispositivo de preseñalización de peligro del anexo y los dispositivos finalmente fabricados, el fabricante deberá disponer de un certificado de verificación periódica del control de la producción de los dispositivos V-16. Dicho certificado, será emitido por un servicio técnico de la conformidad de la producción designado para el Reglamento CEPE/ONU 65. Los requisitos para verificar la existencia de disposiciones y procedimientos para asegurar el control efectivo de la conformidad de la producción, así como las muestras a ensayar, serán los establecidos para el Reglamento CEPE/ONU 65.

11. Los servicios técnicos designados para la certificación de las señales V-16 deberán comunicar a la Dirección General de Tráfico la relación de aquellos dispositivos que obtengan certificación. Los servicios técnicos designados actuarán como punto de contacto único entre los fabricantes y la Dirección General de Tráfico.

12. En todo caso, el certificado deberá incluir el análisis de la efectividad de las comunicaciones, así como la conectividad de las señales V-16, con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico."

Se pretende con esta modificación clarificar los requisitos técnicos necesarios para que el dispositivo V-16 pueda razonablemente cumplir con el cometido que le ha sido asignado, cual es la señalización de un vehículo accidentado y/o averiado en la vía, permitiendo la mayor visibilidad del evento para otros usuarios y eliminando completamente el riesgo inherente de colocación de señales en la vía, que en los últimos años han generado directa o indirectamente víctimas mortales

En última instancia, la redacción actual se ajusta a derecho tanto en el procedimiento de elaboración como en su contenido, sin que pueda concurrir causa de nulidad de pleno derecho.

La nulidad del apartado cinco de dicha disposición, tal y como reclaman las demandantes, obedece al exclusivo fin de eliminar la inclusión de la señal V-16 con conectividad del ordenamiento jurídico y petrificar el sistema actual de combinación de los triángulos de preseñalización con la V-16 sin conectividad. En definitiva, lo que se pretende es que la Administración renuncie, en nombre de los ciudadanos, a las ventajas aportadas por una tecnología cada vez más contributiva a la seguridad vial.

La geolocalización exigida supone un avance sin precedentes en seguridad vial. El objetivo perseguido es aumentar la visibilidad tanto por visión directa como por la información de la posición del vehículo accidentado tanto a través de los Paneles de Mensaje Variable, como a través de los navegadores que se conecten al punto de acceso nacional de información de tráfico en tiempo real.

Se afirma en el escrito de demanda que tales fines adicionales se consiguen ya con el dispositivo eCall, pero dicha afirmación no es en absoluto exacta. Primero porque dichos mecanismos son obligatorios solo para los vehículos fabricados a partir de 2018, lo que representa un porcentaje ínfimo del parque nacional. La universalización del sistema de aviso a todo vehículo, es una de las ventajas del nuevo sistema, pues se trata de hacer extensivos sus beneficios a cualquier vehículo independientemente de la antigüedad del mismo. En segunda instancia, la afirmación no es correcta, dado que el dispositivo eCall está diseñado para advertir a los servicios de emergencia en caso de imposibilidad física de sus ocupantes. En consecuencia, sus funciones, objetivos y circunstancias difieren con mucho de los perseguidos por la señal V-16 con conectividad.

De esta manera, se ha impulsado un proyecto modificativo que entre otras cosas, rectifica dicha disposición en los siguientes términos:

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 del Reglamento General de Vehículos, antes de la entrada en vigor de este real decreto.

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

Con la reforma -dice el Abogado del Estado- se trata de aunar varios objetivos:

1) Impulsar el sistema de V-16 con geolocalización, revertiéndolo en obligatorio y sustitutivo de cualquiera otro a partir de 2026, por el indudable avance en seguridad vial que supone.

2) Permitir un régimen transitorio que no genere perjuicios ni a usuarios ni al sector productivo, a través de un amplio plazo de adaptación (2026). Antes de esa fecha, podrán seguir usándose los sistemas actuales, siempre hubieran obtenido certificación antes de la publicación del real decreto.

De esta manera, se busca que puedan seguir fabricándose y utilizándose V-16 sin geolocalización, pero evitando la proliferación de nuevos modelos que puedan confundir a usuarios y que, en todo caso, no tendrían más recorrido que el final del plazo transitorio.

No existe la retroactividad alegada por las demandantes, sino el objetivo último de paralizar la fabricación de nuevos modelos en un sistema que está por concluir, evitando confusión en el usuario y desbordamiento administrativo por la reiteración de certificaciones de escasa vigencia.

En consecuencia, dice el Sr. Abogado del Estado, la nueva regulación permitirá:

a) Comercializar las V-16 sin geolocalización que estuvieran en stock ya producidas, que podrán ser utilizadas por el usuario hasta 2026.

b) Fabricar y comercializar cuantas unidades convengan a su producción y demanda, de aquellos modelos de V-16 sin geolocalización que hubieran obtenido certificación previa al real decreto de referencia.

c) Fabricar y comercializar cuántas unidades de V-16 con conectividad convengan, siempre que hayan recibido las correspondientes certificaciones de conformidad con la normativa actual y la Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera.

Concluyó postulando el dictado de sentencia desestimatoria.

#### **Cuarto.**

No está de más recordar que las disposiciones impugnadas se han dictado en el ejercicio de potestades reglamentarias, no se puede olvidar, al efecto, nuestra jurisprudencia en orden al alcance de la revisión jurisdiccional del ejercicio de la potestad reglamentaria. Transcribiremos la síntesis jurisprudencial que, entre otras muchas, contiene nuestra Sentencia nº 1320/19, de 7 de octubre (RC 1731/16):

".....tratándose de la impugnación de una disposición normativa, el control jurisdiccional alcanza a la observancia del procedimiento de elaboración legalmente establecido, con respeto al principio de jerarquía normativa y de inderogabilidad singular de los reglamentos, así como la publicidad necesaria para su efectividad ( art. 9.3 CE), según establece el art. 52 de la Ley 30/92, y el art. 131 de la actual Ley 39/2025, y que son las delimitaciones sustantivas y formales de la potestad reglamentaria las que determinan el ámbito del control judicial de su ejercicio, atribuido por el art. 106 de la Constitución, en relación con el art. 1 de la Ley 29/98, de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, lo que se plasma en el juicio de legalidad de la disposición general en atención a las referidas previsiones de la Constitución y el resto del ordenamiento, que incluye los principios generales del Derecho (interdicción de la arbitrariedad, proporcionalidad,...), y que conforman las referidas exigencias sustantivas y formales a las que ha de sujetarse, cumplidas las cuales, queda a salvo y ha de respetarse la determinación del contenido y sentido de la norma, que corresponde al titular de la potestad reglamentaria que se ejercita y que no puede sustituirse por las valoraciones subjetivas de la parte o del propio Tribunal que controla la legalidad de la actuación, como resulta expresamente del artículo 71.2 de la Ley reguladora de esta Jurisdicción, que aun en el supuesto de anulación de un precepto de una disposición general no permite determinar la forma en que ha de quedar redactado el mismo.

Como señala la sentencia de 16 de diciembre de 2008 (rec. 61/2007) "las apreciaciones subjetivas del recurrente sobre la oportunidad del criterio establecido por el titular de la potestad reglamentaria, cualquiera que sea la valoración que merezca, no constituye una razón o motivo de nulidad de la disposición, pues, como ya señalamos al examinar la jurisprudencia sobre el alcance del control jurisdiccional de la potestad reglamentaria, se trata de valoraciones que pertenecen al ámbito de la discrecionalidad y consiguiente decisión del contenido y sentido de la norma, que corresponde al titular de la potestad reglamentaria que se ejercita, sin que la impugnación de una disposición general pueda fundarse en los criterios de oportunidad o conveniencia subjetivos de quien la impugna, como señala la sentencia de 5 de diciembre de 2007, consideraciones de oportunidad que, como indica la sentencia de 13 de junio de 2007, no suponen en modo alguno que la regulación sea contraria a derecho".

El control judicial del ejercicio de la potestad reglamentaria, en lo que atañe a la interdicción de la arbitrariedad, establecida para todos los poderes públicos en el artículo 9.3 CE, responde a la necesidad de evitar que el contenido de la norma sea incongruente o contradictorio con la realidad que se pretende regular, con la "naturaleza de las cosas" o la esencia de las instituciones, o que el sentido de la decisión, como señala la sentencia de 12 de junio de 2006, "no tiene motivación respetable, sino -pura y simplemente- la conocida sit pro ratiōne voluntas o la que ofrece lo es tal que escudriñando su entraña, denota, a poco esfuerzo de contrastación, su carácter realmente indefinible y su inautenticidad ( STS 13- 7-1984, 21-11-1985, 1-12-1986, 19-5-1987...)."

Sobre este último aspecto de la motivación, señala la STS de 13 de noviembre de 2000, que "una de las manifestaciones características de la discrecionalidad administrativa es, sin duda, la reglamentaria, en la que el titular de la potestad tiene una libertad de opción o de alternativas dentro de los márgenes que permite la norma que se desarrolla o ejecuta, pero aun así la motivación, por la que se hace explícita las razones de la ordenación, es garantía de la propia legalidad, ya que, incluso, la razonabilidad, al menos como marco o límite externo a la decisión administrativa válida, sirve de parámetro para el enjuiciamiento del Tribunal y puede justificar, en su caso, la anulación de la norma reglamentaria". Lo que no impide tomar en consideración las particularidades que la motivación presenta en relación con el ejercicio de la potestad reglamentaria, a las que alude la STS de 22 de junio de 2004, cuando señala que "el deber de motivación, que constituye una garantía del actuar administrativo, no tiene la misma plasmación jurídica en el procedimiento de elaboración de las disposiciones generales que en el procedimiento administrativo, al engarzarse en aquél caso en los presupuestos constitucionales sobre la justificación de la norma reglamentaria, por lo que cabe desestimar que se haya acreditado que la norma reglamentaria impugnada carezca de motivación o de razón suficiente para su adopción, o que sean insuficientes los estudios previos, o los informes preceptivos evacuados, que constituyen, según tiene declarado esta Sala del Tribunal Supremo, cánones válidos para enjuiciar la conformidad a Derecho de las disposiciones generales".

#### **Quinto.**

Partiendo de esta consolidada doctrina, las actoras no están de acuerdo con el cambio de señalización - decisión que no les corresponde y que no puede anularse en sede jurisdiccional, salvo que fuera arbitraria o se hubieran incumplido los trámites esenciales previstos legalmente para su elaboración. Y ese cambio de señalización -que no comparten- no es fruto de una decisión arbitraria, sino una opción, entre varias posibles, cuya elección, insistimos, compete al legislador reglamentario. No podemos olvidar que la señalización con triángulos de emergencia ha originado muchas muertes, sin que quede demostrado que el nuevo sistema suponga un paso atrás en la seguridad vial.

Para las mercantiles actoras el verdadero fundamento de su impugnación es la defensa -legítima- de sus intereses económicos, como fabricantes y comercializadores de los triángulos de emergencia y de las luces V16 de 1ª generación, que, en todo caso, han sido respetados al demorar su entrada en vigor al 1 de enero de 2016 (el Real Decreto se publicó en el BOE de 17 de marzo de 2021). Lo que no puede pretenderse es la petrificación de los sistemas de seguridad, obviando instrumentos nuevos que, en principio, constituyen un avance en materia de seguridad vial. El hecho de que en el resto de los países europeos se mantengan los triángulos de emergencia no es obstáculo para la innovación. La armonización no es uniformidad.

No es redundante del sistema eCall (el sistema eCall funciona en todos los países de la UE. En cualquier ubicación, los vehículos implicados en un accidente grave se conectan con la red de respuesta de emergencia más próxima, sin importar dónde se hayan comprado o estén matriculados. Al activarse, el sistema eCall conecta por teléfono y mediante enlace de datos con el centro de respuesta de emergencia más cercano. De este modo, los ocupantes del vehículo pueden comunicarse con el operador del centro de emergencia, al tiempo que se transmite automáticamente un conjunto de datos esenciales: ubicación exacta, momento del accidente y número de identificación y rumbo del vehículo. Gracias a ello, los servicios de emergencia están en condiciones de evaluar y gestionar la situación) del que solo disponen los vehículos matriculados a partir de 2018.

El procedimiento legalmente establecido para la elaboración de disposiciones generales ha sido esencialmente respetado. La audiencia pública se efectúa inicialmente, sin que sea preciso repetirla con los posteriores proyectos, pues todos los interesados fueron oídos, presentado alegaciones que fueron oportunamente valoradas en las Memorias de Impacto normativo, en la que figura (en la tercera y última) que el impacto económico en cómputo anual será 21.713,49 € anual normativo, y en la segunda el impacto presupuestado para su implantación sería de 20.000.000 €, con un mantenimiento anual de 6.000 €.

Cuestión distinta es el inciso de la disposición transitoria primera "fabricadas con anterioridad a la aprobación de este real decreto", suspendido cautelarmente por nuestro Auto de 24 de junio de 2021, suspensión a la que no se opuso la Abogacía del Estado por estar en curso una modificación de la norma impugnada que eliminaría esta previsión, y que no consta se haya producido todavía.

Suprimiendo dicho inciso se permite a las recurrentes seguir fabricando y vendiendo las luces de primera generación hasta el 1 de enero de 2026, evitando, en gran medida, los perjuicios a las fabricantes y

comercializadoras, de las luces de emergencia de 1ª generación fabricadas con posterioridad a la aprobación del RD 159/2021, que podrán seguir siendo utilizadas hasta 2026.

**Sexto.**

Procede, en consecuencia, la estimación parcial del recurso, sin que se efectúe pronunciamiento en materia de costas ( art. 139.1 LJCA).

**FALLO**

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido ESTIMAR PARCIALMENTE el recurso contencioso administrativo nº 151/21, interpuesto -10 de mayo de 2021- por la representación procesal de "CIAL.J-2, S.L.", "ELITE BOX GESTION DE PROYECTOS, S.L." "MIRALBUENO PRODUCTS, S.L", "PICOYA, S.L.", "RECALVI, S.L.", "SPEED SOUND, S.A." y "VIKA-1, S.L.", contra la disposición transitoria primera; el apartado quinto de la disposición final segunda; y, la disposición final tercera de Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas (BOE nº 65, de 17 de marzo), en el único particular de anular el inciso de la disposición transitoria primera "fabricadas con anterioridad a la aprobación de este real decreto ".

Sin costas.

Notifíquese esta resolución a las partes haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

El contenido de la presente resolución respeta fielmente el suministrado de forma oficial por el Centro de Documentación Judicial (CENDOJ). La Editorial CEF, respetando lo anterior, introduce sus propios marcadores, traza vínculos a otros documentos y hace agregaciones análogas percibiéndose con claridad que estos elementos no forman parte de la información original remitida por el CENDOJ.