



103984996

FORMA CG-1A

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE
4.-868**SECRETARÍA DE COMUNICACIONES****Y**
TRANSPORTES

México D.F., a 09 de octubre de 2000.



DR. FERNANDO SALAS VARGAS
DIRECTOR GENERAL DE LA COMISIÓN
FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL
P R E S E N T E.

En relación a su oficio COFEME/00/164 de fecha 24 de agosto del año en curso, mediante el cual solicita se realicen las ampliaciones y correcciones a la Manifestación de Impacto Regulatorio relativa al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-033-SCT-2-2000, Transporte Terrestre - Límites máximos de velocidad para los vehículos de carga, pasaje y turismo que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, me permito comentar a usted lo siguiente.

En el rubro **DEFINICIÓN DEL PROBLEMA**, solicita indicar la fuente de los datos presentados, y el número de accidentes en que se vieron involucrados los vehículos que se pretende normar.

Al respecto, se señala que la fuente es "**ESTADÍSTICA DE LA SEGURIDAD EN CARRETERAS FEDERALES 1998**", editado por esta Secretaría y los datos se encuentran en las páginas 4, 8 y 10, mismo que me permito remitir en copia fotostática, y en la MIR se hará la indicación.

Por otra parte, en el mismo documento en las páginas 14, 15 y 16 están representados los saldos de accidentes ocurridos a vehículos del servicio de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo y que son 14 256, 3 018 y 85 respectivamente.

Respecto al comentario formulado al rubro **ALTERNATIVAS CONSIDERADAS Y SOLUCIÓN PROPUESTA**, cabe mencionar que la Norma en cita no representa un amplio impacto, en razón de que desde 1981 esa Secretaría expidió el Acuerdo en el que se estableció la obligatoriedad a la industria de incorporar a los vehículos destinados al servicio de autotransporte de personas y bienes, del sistema de registro gráfico de velocidad. En este contexto, es de resaltar que en materia del autotransporte de pasajeros y turismo, los vehículos que actualmente operan el servicio así como los que pretendan incorporarse, ya cuentan con el dispositivo desde origen, la anterior aseveración se debe a que conforme al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en sus Artículos 19, 20, 21, 22, 32, 33, 34 y 35 se establece el año/modelo para su ingreso, así como el límite para su operación.

Conforme a lo anterior, y considerando la publicación del citado ordenamiento en 1994, los vehículos que actualmente se han registrado son aproximadamente de años/modelo 1982, mismos que han sido sustituidos por modelos más recientes por haber cumplido con el límite de operación, y cuentan con el sistema de registro de velocidad, por lo tanto, los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasaje y turismo no tendrán que erogar ningún gasto para cumplir con la Norma.

...2



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

En cuanto a los vehículos destinados al servicio de carga, conforme a las ESTADÍSTICAS BÁSICAS DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL 1998, se tienen registrados 201 587 vehículos automotores, mismos que oscilan entre años/modelo 1960 a 1999, y conforme al Acuerdo publicado por esa Secretaría el 19 de octubre de 1982, en el que se estableció la obligatoriedad de incorporar a estos vehículos el dispositivo para el control de velocidad, no se debe considerar la flota vehicular de 111 912 unidades por ser año/modelo 1982 y posterior, y de los restantes que hacen un global de 89 675 unidades, en opinión de esta Unidad Administrativa se considera que no se puede dar efectos retroactivos a la Norma para su cumplimiento, por consiguiente, para el servicio de carga, tampoco representa un impacto oneroso, ya que aquellos propietarios de vehículos de año/modelo 1982 en adelante sus vehículos cuentan con este dispositivo, por lo que se realizará la adecuación a la MIR en comento, a fin de no crear confusión en cuanto al número de unidades que tendrán que incorporar este dispositivo para el control de velocidad.

Respecto a los estudios que sirvieron de base para la determinación de los límites máximos de velocidad, le comento que en la anterior Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Artículo 537, se establecía el límite de 95 km/hr para los vehículos destinados al autotransporte federal de pasajeros, asimismo se consideraron los límites de velocidad que se establecen en las Normas de Proyecto Geométrico para la construcción de carreteras que emite la Dirección General de Servicios Técnicos, y en el ámbito internacional, el Reglamento No. 3821/85 de la Unión Europea y el Proyecto del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, y de los cuales me permito anexar copia y en la MIR en cita se realizará su inclusión.

Referente, al comentario formulado al punto **INSTRUMENTACIÓN Y APLICACIÓN**, le comento que siendo esta Norma de carácter federal, compete a esta Secretaría vigilar su cumplimiento con base en lo que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en sus Artículos 1o y 5o fracciones IV y VI, la cual se realizará como se indica a través de los operativos que instrumente en las carreteras federales, así como en las visitas de inspección que se efectúe a las empresas permisionarias y a través de las Unidades de Verificación correspondientes. De igual manera, se contará con la intervención de la Policía Federal Preventiva, la cual tiene la atribución de formular las boletas de infracción en materia de tránsito, y por ser ésta, una Norma de tránsito, la verificación de la velocidad con que transita la unidad, se puede efectuar a través de pistolas láser con que cuentan los Inspectores de Vías Generales de Comunicación y los elementos de la citada Policía Federal Preventiva.

Le comento, que los equipos con que cuentan las unidades para el registro gráfico o electrónico de velocidad, permiten verificar en cualquier momento las condiciones de operación del vehículo, por lo que es factible verificar si la unidad ha rebasado los límites máximos permitidos.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

Con relación al comentario al punto **COSTOS Y BENEFICIOS**, como se indicó anteriormente, la Norma que nos ocupa no es de amplio impacto, por lo que no se considera necesario efectuar el estudio que permita conocer si los beneficios esperados, superan los costos inherentes, ya que la obligatoriedad de contar con el dispositivo de control de velocidad se estableció por esa Secretaría desde 1982 para vehículos año/modelo 1982 y posteriores, no siendo aplicable a vehículos de modelos anteriores, por lo que los permisionarios no tendrán que erogar gasto alguno.

Por lo anterior, nuevamente me permito enviar a usted la Manifestación de Impacto Regulatorio con las modificaciones correspondientes, a efecto de que esa Comisión a su merecido cargo emita su dictamen, y estar en posibilidad de publicar el Proyecto de Norma y abrir el período de consulta pública conforme al procedimiento que establece la Ley de la materia.

Sin otro particular, reitero a usted mi más alta consideración y aprecio.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN.
EL SUBSECRETARIO

AARÓN DYCHTER POLTOLAREK

- c.c.p. Ing. José H. Aguilar Alcérreca.- Director General de Autotransporte Federal.- Presente.
c.c.p. Lic. Diego Tinoco Ariza Montiel.- Director General de Asuntos Jurídicos de la SCT.- Presente.
c.c.p. Lic. Marilupe Reyes Retana Tello.- Directora General Jurídica de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.- Presente.

MANIFESTACIÓN DE IMPACTO REGULATORIO DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-033-SCT-2-2000 TRANSPORTE TERRESTRE - LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD PARA LOS VEHÍCULOS DE CARGA, PASAJE Y TURISMO, QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL.

DEPENDENCIA:

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TÍTULO DEL PROYECTO:

Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-033-SCT-2-2000 Transporte Terrestre – Límites máximos de velocidad máxima para los vehículos de carga, pasaje y turismo, que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

UNIDAD RESPONSABLE:

Subsecretaría de Transporte.

RESPONSABLE TÉCNICO:

Ing. Antonio Jorge Capíz, Director de Normatividad, Calzada de las Bombas No. 411, México, D.F. Tel. 56-84-88-69, Fax 56-84-14-61.

FECHA DE ENTREGA A LA COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA:

6 de octubre de 2000

RESUMEN DEL PROYECTO:

Establecer los límites máximos de velocidad con que pueden circular los vehículos de autotransporte federal y transporte privado de carga, pasaje y turismo en los caminos y puentes de jurisdicción federal dentro de la República Mexicana, así como la incorporación de dispositivos que permitan el registro y control de su velocidad.

EL SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE



DR. AARÓN DYCHTER POLTOLAREK

1.- PROPÓSITO DE LA REGULACIÓN PROPUESTA.

a) Definición del problema

Con el propósito de dar cumplimiento a las acciones y lineamientos que establecía el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1997-1982 en lo referente a prevención de accidentes, la Secretaría promovió en coordinación con la SECOFI, reuniones de trabajo con la participación de organismos públicos y privados, representantes de las empresas fabricantes y armadoras nacionales de las unidades, así como de las distribuidoras de los mismos, en las que se determinó la necesidad de reducir la velocidad de las unidades que prestan los servicios público y privado de autotransporte de personas y de carga.

Con fecha 28 de julio de 1980, la SECOFI expidió, el "Acuerdo que establece el control de la velocidad para vehículos propulsados por motor a diesel, destinados al servicio de autotransporte de personas y bienes", y tenía como propósito limitar la velocidad de operación de las unidades, a través de su tren motriz, estableciendo especificaciones de la relación final entre la caja de velocidades y el diferencial, el cual se aplicaba a vehículos nuevos, y daba un período de 10 meses máximo, para que los vehículos en operación, incorporaran este tipo de tren motriz.

De igual manera, con fecha 18 de junio de 1981, SECOFI expidió el "Acuerdo por el que se establece la incorporación del sistema de registro gráfico de velocidad en los vehículos propulsados con motor a diesel, destinados al servicio de autotransporte de personas y bienes", con lo cual se tiene un registro por unidad de: distancias de recorrido, cambios de conductor, períodos de conducción, velocidad alcanzada en cada tramo y tiempo en el que el vehículo está detenido, asimismo, contaba con un sistema de alarma audible o visible dentro de la unidad, que indicaba cuando ésta rebasaba las velocidades máximas permitidas.

En forma complementaria, con fecha 19 de octubre de 1982, publica el "Acuerdo por el que se establece la incorporación obligatoria de dispositivos de seguridad para vehículos de autotransporte", el cual regula entre otros, la obligatoriedad de que los vehículos nuevos y en operación contaran con este dispositivo, según lo especificado en el Acuerdo del 18 de junio de 1981.

Por otra parte, el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales en su Artículo 118, establece límites de velocidad a vehículos de carga y de pasajeros, así como a unidades de peso total no mayor a 3,500 kg, sin embargo estos límites incluyen zonas Urbanas y Rurales, en donde la SCT no tiene competencia de su vigilancia, además de que las indicadas es necesario actualizarlas de acuerdo con las configuraciones vehiculares actualmente autorizadas y que no las contempla el Reglamento en comento, como es el caso de los fulles.

Asimismo, el citado Reglamento en su Artículo 35, señala que los vehículos destinados a un servicio público federal de autotransporte, deberán estar provistos además del equipo exigido en este capítulo, de cualquier otro que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fines de seguridad y por exigencias de los servicios.

En este sentido, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, señala en su Artículo 39, que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los Reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráfico y electrónico de velocidad máxima.

Por lo anterior, y en base a que con la publicación el 1 de julio de 1992, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se dejó sin efecto los Acuerdos en comento, la industria no incorpora este tipo de dispositivo en las unidades que fabrica, lo que ha incrementado el índice de accidentes en carreteras federales, originados por rebasar los límites de velocidad establecidos en los señalamientos viales.

Con base en **los datos que establecen las Estadísticas de la Seguridad en Carreteras Federales 1998, se tiene que durante ese año** ocurrieron 61 216 accidentes en carreteras, con un saldo de 5 084 muertos y 35 210 heridos y daños materiales que alcanzan \$ 1'221'347,280.00. lo que equivale a que diariamente mueren 14 personas y resultan heridas 96 como consecuencia de este tipo de accidentes.

En este sentido, se tiene un registro de 50 350 accidentes imputables al conductor, de los cuales 33 561 fueron causados por conducir con exceso de velocidad, afectando la funcionalidad de las carreteras en perjuicio de la seguridad de los usuarios de las mismas, **(Anexo 1).**

Asimismo, se han presentado quejas, donde los transportistas manifiestan su inconformidad, al requerirse que sus unidades cuenten con este dispositivo, argumentando que no se tiene fundamento jurídico, en tal virtud y a efecto de que no se presentaran más casos similares, esta Secretaría consideró necesario expedir una Norma Oficial Mexicana de Límites de Velocidad, que incluye nuevos parámetros y configuraciones, así como los nuevos dispositivos de control gráfico de registro de velocidad, los períodos que se otorgarán a la industria para que incorpore estos dispositivos a los vehículos nuevos que fabriquen, y para que los vehículos actualmente en operación cuenten con este dispositivo, estableciendo además, la velocidad con que deben circular por carreteras federales, a la cual estará vinculada su certificación y verificación.

b) Antecedentes regulatorios

Como antecedentes regulatorios, se cuenta con Acuerdos emitidos por SECOFI el 28 de julio de 1980, 18 de junio de 1981 y 19 de octubre de 1982, el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales del 10 de junio de 1995 y modificado el 2 de septiembre de 1991, y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal del 22 de diciembre de 1993.

c) Anteproyectos de modificación o cancelación de NOM con propósitos desregulatorios

El Proyecto de Norma Oficial Mexicana no concuerda con ninguna normatividad internacional, y no modifica ni cancela ninguna Norma Oficial Mexicana o Norma Mexicana.

2.- ALTERNATIVAS CONSIDERADAS Y SOLUCIÓN PROPUESTA.

a) Alternativas consideradas y solución propuesta

Con el propósito de cubrir la laguna legal existente, y considerando las Normas de Proyecto Geométrico que emite la Dirección General de Servicios Técnicos para la construcción de carreteras, y en el ámbito internacional, el Reglamento No. 3821/85 de la Unión Europea y el Proyecto del Real Decreto por el que se modifica el reglamento General de Circulación, y tomando en cuenta la problemática expuesta, se estructuró la Norma Oficial Mexicana, la cual se considera como la alternativa más viable en la medida que su aplicación ofrece medidas, buscando el beneficio nacional en los ámbitos federal, estatal y municipal que derivará en el desarrollo y control de los servicios de autotransporte y en la seguridad de los usuarios, prestadores de servicios y público en general, (Anexo 2).

3.- MARCO JURÍDICO

A fin de determinar una congruencia legal entre la normatividad vigente y el Proyecto de Norma Oficial Mexicana que se somete a consideración, dicho documento se fundamenta en lo dispuesto en los Artículos 36 fracciones I, IX y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracción XVI, 41, 43 y 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 35 del Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales y 6o fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Problemas Específicos	Soluciones Propuestas	Artículos aplicables del Proyecto de Norma	Artículos que se reglamentan de los ordenamientos superiores	Artículos relacionados de los ordenamientos inferiores
No se cuenta con una disposición técnica que regule la incorporación de este tipo de dispositivo.	Contar con una normatividad acorde a las tecnologías actuales.	Los contenidos en el Proyecto de Norma.	Artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Artículo 35 del Reglamento de Tránsito en Carreteras.
El Reglamento de Tránsito en Carreteras, no contempla los tipos de vehículos que actualmente circulan por carreteras federales, así como sus límites de velocidad.	Incrementar la seguridad en carreteras federales.	Los contenidos en el Proyecto de Norma.	Artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Artículo 35 del Reglamento de Tránsito en Carreteras.
Alto índice de accidentes generados por exceso de velocidad.	Reducir el índice de accidentes en carreteras.	Los contenidos en el Proyecto de Norma.	Artículos 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Artículo 35 del Reglamento de Tránsito en Carreteras.

4.- INSTRUMENTACIÓN Y APLICACIÓN

Una vez publicado el Proyecto de Norma Oficial Mexicana en el Diario Oficial de la Federación, se procederá a su difusión a través de los Centros SCT y Departamentos de Autotransporte Federal, Cámaras, Confederaciones, Asociaciones y a la Industria Fabricante de Unidades.

Con base en lo que establece el Artículo 31 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, **la Secretaría** verificará el cumplimiento de la Norma a través del procedimiento de certificación que se establece en la misma, así como por conducto de Centros de Control Técnico y Organismos de Certificación acreditados y de los operativos que implemente esta Secretaría, **a través de Inspectores de Vías Generales de Comunicación y elementos de la Policía Federal Preventiva.**

En el caso de vehículos nuevos que circulan en caminos de jurisdicción federal, que no cuenten con este dispositivo, se otorgará un período de un año contado a partir de la fecha de su fabricación, para su incorporación, asimismo, a los vehículos en operación, se otorgará un período de 180 días naturales, al término de estos períodos, las unidades que no cumplan con esta normatividad, se aplicará una multa de 100 a 1000 salarios mínimos, de conformidad con el Artículo 74 fracción II de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Los recursos presupuestales que se ejercerán para implementar y vigilar el cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana, por lo que corresponde a la SCT serán los asignados a la Dirección General de Autotransporte Federal y Centros SCT.

5.- CONSULTA

Considerando que se parte de una Norma Oficial Mexicana Emergente, la cual puede ser publicada por la Dependencia competente sin que exista obligación jurídica de cumplir previamente con una consulta, sin embargo ésta se efectuó con quienes se requería participaran en la elaboración de la Norma, además se consideró la información técnica de las Asociaciones que representan a las empresas fabricantes y distribuidoras de dispositivos de control gráfico y electrónico de velocidad, toda vez que la Norma se enfoca a establecer los límites máximos de velocidad y dispositivos para su control, por lo que la publicación del Proyecto de Norma permitirá que las personas interesadas se pronuncien dentro de la consulta.

Cofremex

Ing. José Manuel Álvarez Díaz

Director General

Tel. 53-82-69-62

Fax. 53-82-64-76

VDO Kienzle de México, S.A. de C.V.

Lic. Ricardo García

Gerente de División

Tel. 55-67-38-93

Fax. 55-67-39-22

Integración Tecnológica General, S.A. de C.V.
Lic. Arturo Mora Fernández
Gerente de División
Tel. 55-54-99-10, 55-54-94-56, Fax. 55-54-94-92

Instituto Mexicano del Transporte (IMT)
Ing. Alfonso Rico Rodríguez
Director General
Tel. 6 88 97 47 y 6 88 76 08

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI)
Lic. Gustavo M. Saavedra Ordorika
Director General de Industrias
Tel. 2 29 65 05

6.- COSTOS Y BENEFICIOS ESPERADOS.

La implementación de la Norma Oficial Mexicana no representa un costo oneroso para los transportistas, ya que no tendrán que sustituir sus unidades, sino en un plazo de seis meses tendrán que incorporar el dispositivo para el registro y control gráfico de velocidad, con un costo no representativo ya que éstos varían en el mercado dependiendo de la marca, tipo y datos que registre, si es de fabricación nacional o de importación y fluctúa entre 1 000 y 1 300 dólares, que comparados con el costo que implica para la empresa un accidente, no es representativo, además de que el equipo se instala por única vez y su mantenimiento es mínimo. Asimismo, las verificaciones que se realicen a sus unidades a través de los operativos que implemente esta Secretaría, no tendrán costo alguno.

Cabe señalar que para la Industria Terminal, la aplicación de esta Norma Oficial Mexicana, no implicará erogación de recursos o inversiones adicionales por contar con la infraestructura necesaria para incorporar el dispositivo a las unidades que fabrica y comercializa.

No representa costo adicional al Gobierno, debido a que su instrumentación se encuadra en el marco de sus funciones, por lo que no se requiere de contratación de personal extraordinario e inversión alguna.

Para el público usuario no representa costo alguno, ya que la implementación de la Norma, no genera un incremento en el costo de los servicios.

Actualmente, se tiene registrado en el Banco de Datos de la Dirección General de Autotransporte Federal, una flota vehicular de 364 756 vehículos del servicio de autotransporte federal, de los cuales 201 587 corresponden a vehículos automotores de carga, 40 846 de pasaje y 11 793 de turismo, que fluctúan entre los años/modelos 1950 a 1999, y por lo que hace al transporte privado se tienen registradas 3 457 unidades de carga.

En este sentido, según datos proporcionados por las empresas distribuidoras de este dispositivo, los vehículos que prestan servicio de pasaje y turismo, cuentan con este aditamento, y por lo que hace a los vehículos de carga, a partir de 1993 ya lo incorporan de fábrica, **y de la flota restante en circulación 70 807 unidades que corresponden a vehículos año/modelo 1982 y posteriores ya lo incorporan con base en lo dispuesto por esa Secretaría mediante Acuerdo del 19 de octubre de 1982, y las 89 694 unidades restantes por ser de año/modelo 1981 y anteriores, jurídicamente no es exigible su incorporación.**

6.1.- Metodología para determinar el impacto de la propuesta regulatoria.

Impacto de la propuesta	Características de los costos	Grado de cuantificación de beneficios y costos
Bajo.	Efecto insignificante en el empleo y la productividad empresarial, inferiores a cinco millones.	No existe repercusión económica y se propicia la competitividad en los servicios en beneficio del usuario. Mejorar la operación de los servicios. Contar con una oferta de servicio en mejores condiciones.

6.2.- Identificación y estimación de costos y beneficios.

6.2.1.- Costos

La Norma Oficial Mexicana, no representa afectación para los autotransportistas, público usuario ni Gobierno, toda vez que subsistirán las actuales condiciones en que operan los servicios, y abatirán costos por accidentes.

	Costos identificados	Sectores y subsectores afectados	Número de agentes	Descripción del costo (cuantitativo o cualitativo)
Empresa	Variable, por contar las unidades de origen con este dispositivo, siendo responsabilidad del permisionario el sustituir el dispositivo con que cuentan sus unidades, en tal virtud, el costo comprende el pago de 1 000 ó 1 300 dólares, que cuesta el dispositivo para el registro y control de la velocidad, el cual disminuye según el monto de dispositivos que se adquieran.	Prestadores del servicio de autotransporte federal.	Variable.	De 1 000 a 1 300 dólares, que disminuye según el monto de dispositivos que se adquieran.
Público	Ninguno.	Ninguno.	Ninguno.	
Gobierno	Ninguno.	Ninguno.	Ninguno.	

6.2.2.- BENEFICIOS

Con la instrumentación de la Norma Oficial Mexicana se tendrá un beneficio para los transportistas al abatir erogaciones como consecuencia de accidentes originados por la conducción de sus unidades con exceso de velocidad, consumo de combustible, desgaste de sus unidades, entre otros, lo cual permitirá una mejor planeación de sus servicios y un mejor control sobre sus operadores.

El público en general se beneficiará al incrementarse la seguridad en carreteras.

Se reduce el índice de siniestralidad en los caminos y puentes de jurisdicción federal, atribuible a excesos de velocidad.

El gobierno se beneficiará, al contar con una normatividad actualizada que regule los límites máximos de velocidad en carreteras y los dispositivos para su registro y control, así como al disminuir los daños causados al camino, por causa de accidentes generados por exceso de velocidad.

Se contará con un servicio de autotransporte competitivo, al prestar los servicios en unidades que reúnen mejores condiciones de operación y seguridad.

	Beneficios identificados	Sectores y subsectores beneficiados	Número de agentes	Descripción del beneficio (cuantitativo o cualitativo)
Empresa	Abatir erogación de costos generados por accidentes en carreteras, consumo de combustible y desgaste de unidades.	Prestadores del servicio de autotransporte federal.	Variable.	Continuar prestando el servicio, en mejores condiciones de seguridad.
Público	Continuar con la oferta del servicio en mejores condiciones de seguridad.	Usuarios del servicio.	Variable.	Mejores niveles de servicio. No se incrementan las tarifas de los servicios.
Gobierno	Contar con disposiciones específicas que regulen los límites máximos de velocidad y los dispositivos para su control. Actualizar la normatividad vigente. Reducir el índice de siniestralidad en carreteras.	Federal, estatal y municipal.	Variable.	Elevar la calidad en la prestación del servicio. Promover la modernización de la flota.

7.- IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE TRÁMITES.

a) Eliminación de trámites.

El proyecto de Norma Oficial Mexicana que se propone, no elimina trámites.

b) Creación o mantenimiento de trámites.

La expedición de la Norma Oficial Mexicana no comprende la realización de trámites adicionales a los ya existentes por parte de los permisionarios, solamente la adecuación de sus equipos y su verificación. Además de que cumple con las disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.

Toda vez que la adecuación de sus equipos no crea un nuevo trámite, sólo se revisará mediante certificación e inspección, que las unidades cuenten con el dispositivo para el registro y control de la velocidad.

1.- ¿Cuál es el nombre completo del trámite y en el caso de trámites que se mantienen, el número de control en el Registro Federal de Trámites Empresariales en Internet (<http://www.ced.gob.mx>)?

Al no crearse trámite, no existe nombre y no se tiene registro en internet.

2.- ¿En que artículos de la disposición propuesta está fundamentado el trámite, o la modificación del mismo?

No se crea trámite.

3.- ¿Es aviso?

No es aviso.

4.- ¿Tiene plazo de respuesta por parte de la autoridad?

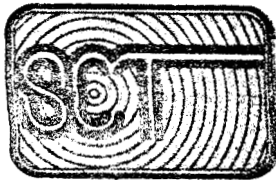
No.

5.- ¿Tiene afirmativa ficta?

No.

6.- ¿Se crean requisitos de información?

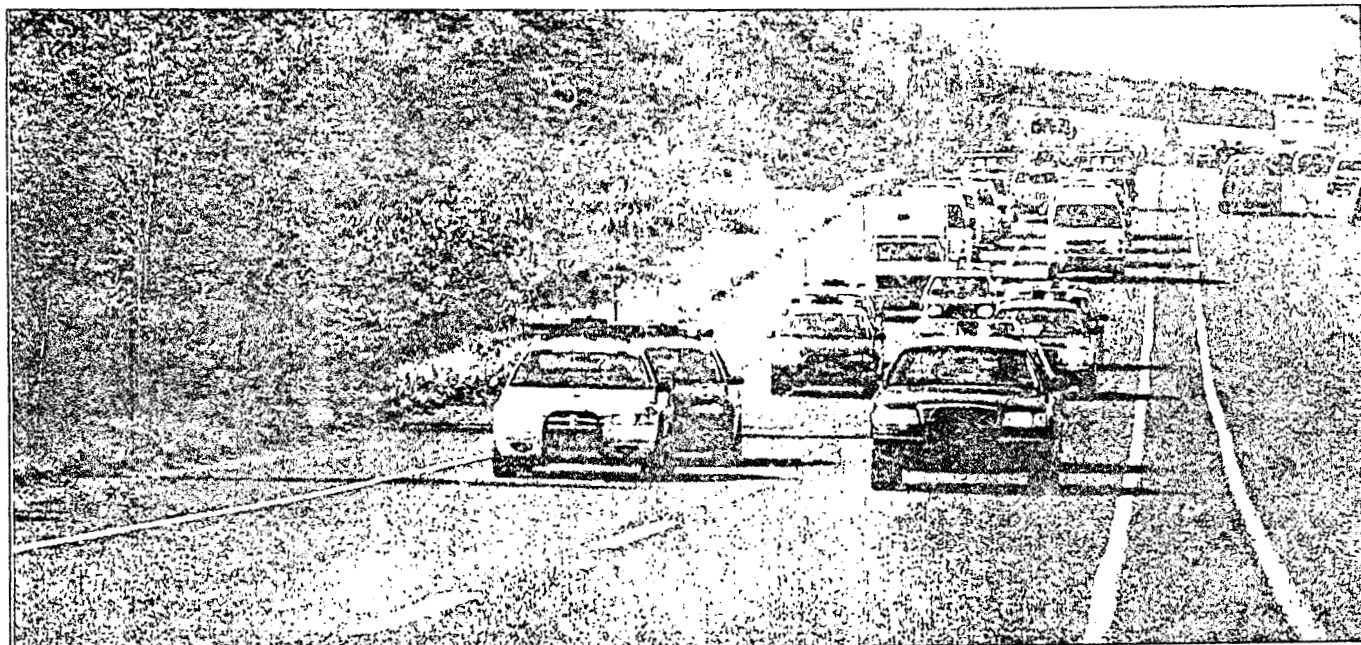
No se crean documentos anexos.



**SECRETARIA
DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES**

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE

**ESTADISTICA DE LA SEGURIDAD
EN CARRETERAS FEDERALES
1998**



DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSORTE FEDERAL

	PAG.
OPERACION LINCE	18
OPERACION HUMO	18
OPERACION CABALLERO DEL CAMINO	18
CAMPAÑAS DE EDUCACION VIAL	18
OPERATIVOS INSTRUMENTADOS EN LAS CARRETERAS DE JURISDICCION FEDERAL	19
VI. PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD EN CARRETERAS	20
TRAMOS CARRETEROS CON MAYOR INCIDENCIA DE ASALTOS EN EL TRANSPORTE DE PASAJE	20
TRAMOS CARRETEROS CON MAYOR INCIDENCIA DE ASALTOS EN EL TRANSPORTE DE CARGA	20
ASALTOS REGISTRADOS POR TIPO DE SERVICIO	21
INCIDENCIA DELICTIVA EN LAS CARRETERAS DEL PAIS	21
ASEGURAMIENTO DE ESTUPEFACIENTES	22
DECOMISO DE ARMAS	22

INDICE

	PAG.
I. INTRODUCCION	1
II. INDICES DE ACCIDENTES, MORTALIDAD Y MORBILIDAD	2
POBLACION	2
PARQUE VEHICULAR	3
III. ACCIDENTES A NIVEL NACIONAL	4
SALDOS DE ACCIDENTES	4
COMPARATIVO DE ACCIDENTES 1997-1998	6
VEHICULOS INVOLUCRADOS	6
CAUSAS DE ACCIDENTES	7
CLASIFICACION DE ACCIDENTES	10
INFRACCIONES Y KILOMETROS VIGILADOS	11
IV. ACCIDENTES OCURRIDOS A VEHICULOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL	13
CARGA	14
PASAJE	15
TURISMO	16
V. PREVENCION DE ACCIDENTES	17
OPERACION CARRUSEL	17
OPERACION DELTA30	17
OPERACION PAISANO	17
OPERACION CINTURON	18
OPERACION SEMANA SANTA, VERANO, NAVIDAD Y AÑO NUEVO	18

I. INTRODUCCION

Conscientes de la creciente necesidad de información completa y oportuna, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Autotransporte Federal, a través de la Dirección de Desarrollo del Autotransporte Federal ha creado este documento, esperando cumpla plenamente con su objetivo.

La importancia del impacto económico y social que en la vida moderna tiene el transporte, así como la accidentalidad derivada del mismo es innegable.

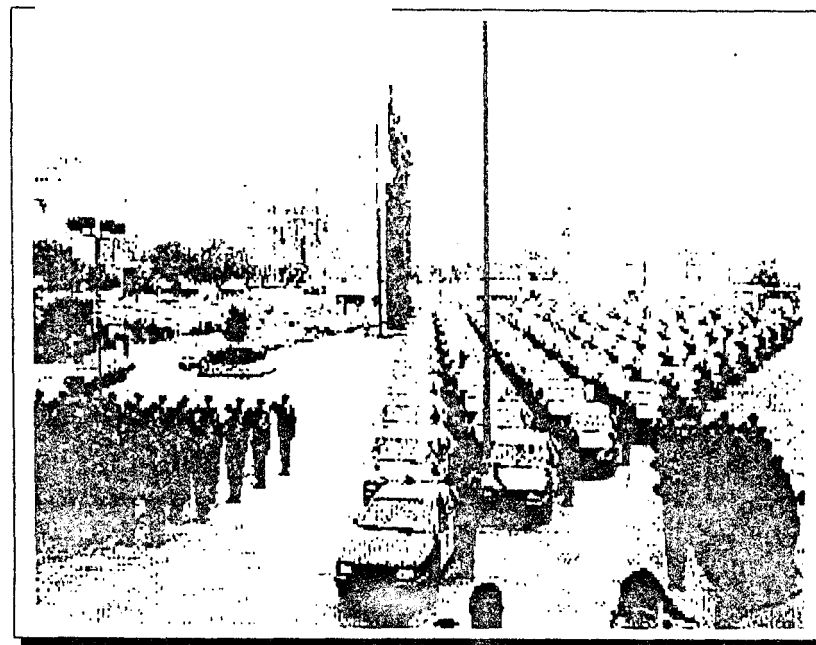
ANO	POBLACION **	PARQUE VEHICULAR **	ACCIDENTES *	MUERTOS *	HERIDOS *
1990	81,249,645	9,954,845	65,001	5,469	36,160
1995	91,158,290	12,523,118	57,481	4,902	35,672
1996	93,181,633	12,817,526	58,156	4,810	33,325
1997	94,732,320	13,296,097	61,147	4,975	34,959
1998	96,254,388	13,809,149	61,216	5,084	35,210

(**) FUENTE: INEGI

(*) FUENTE: PFC

Hoy en día en las carreteras de jurisdicción federal ocurren 61,216 accidentes con un saldo de 5,084 muertos y 35,210 heridos y daños materiales que alcanzan \$1'221'347,280.00. Lo que equivale a que diariamente mueren 14 personas y resultan heridas 96 como consecuencia de este tipo de accidentes.

Es por ello que la DGAF y la PFC consideran tarea prioritaria superar y fomentar la seguridad en las carreteras nacionales.



II. INDICES DE ACCIDENTES, MORTALIDAD Y MORBILIDAD

Con el propósito de analizar y evaluar correctamente los accidentes y sus consecuencias es conveniente trasladar las estadísticas a índices o proporciones comúnmente utilizados.

Considerar únicamente cifras absolutas de determinado evento, no proporciona una referencia que indique que tan significativo resulta ser dicho evento respecto a algún otro. Esta dificultad se supera con el uso de índices, además dicha herramienta nos permite efectuar revisiones históricas y hacer comparaciones entre información de diversas entidades.

➤ POBLACION

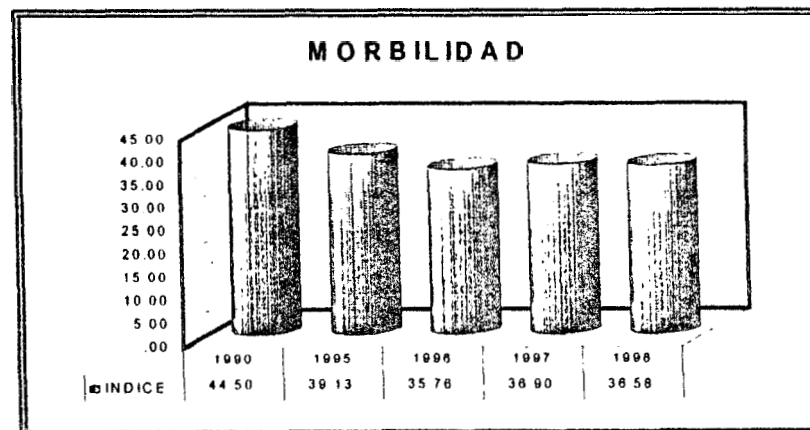
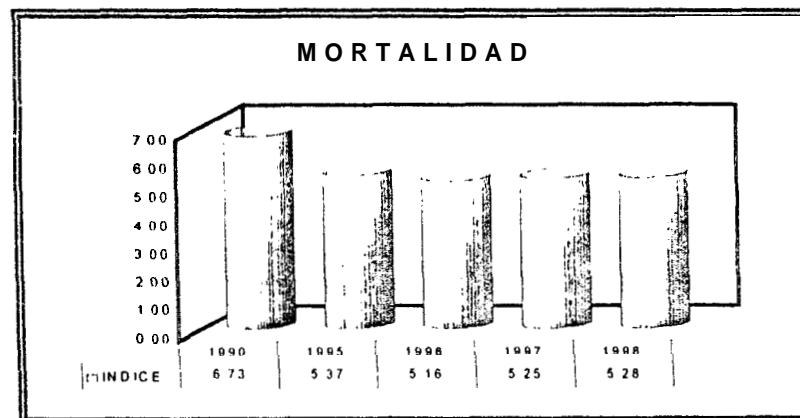
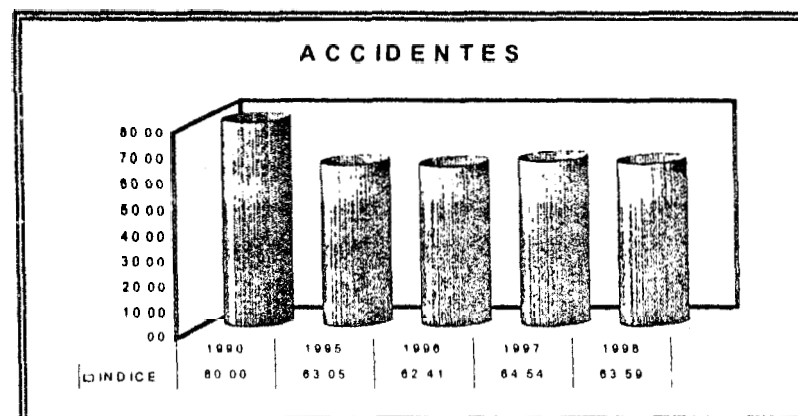
Los índices respecto a la población están expresados por cada 100,000 habitantes.

Revisando las cifras tenemos que para 1998, se presentaron aproximadamente 63 accidentes carreteros, 36 heridos y 5 muertos por cada 100,000 habitantes.

INDICE RESPECTO A LA POBLACION

AÑO	ACCIDENTALIDAD	MORTALIDAD	MORBILIDAD
1990	80.00	6.73	44.50
1995	63.05	5.37	39.13
1996	62.41	5.16	35.76
1997	64.54	5.25	36.90
1998	63.59	5.28	36.58

FUENTE: PFC



➤ PARQUE VEHICULAR

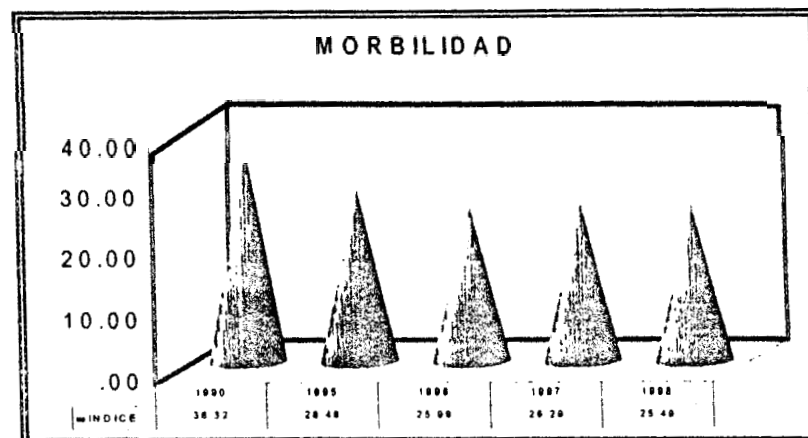
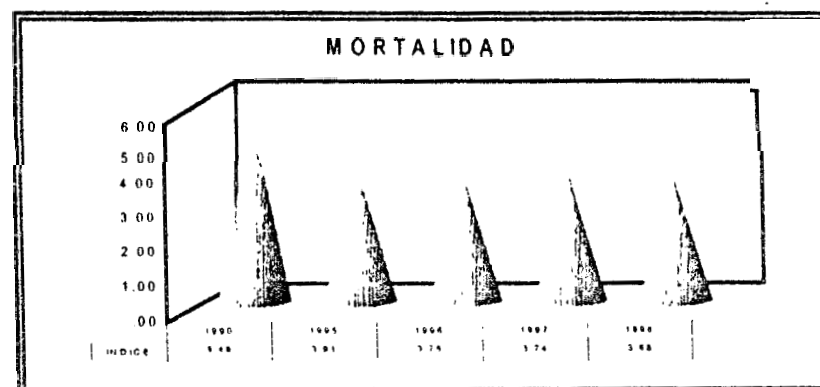
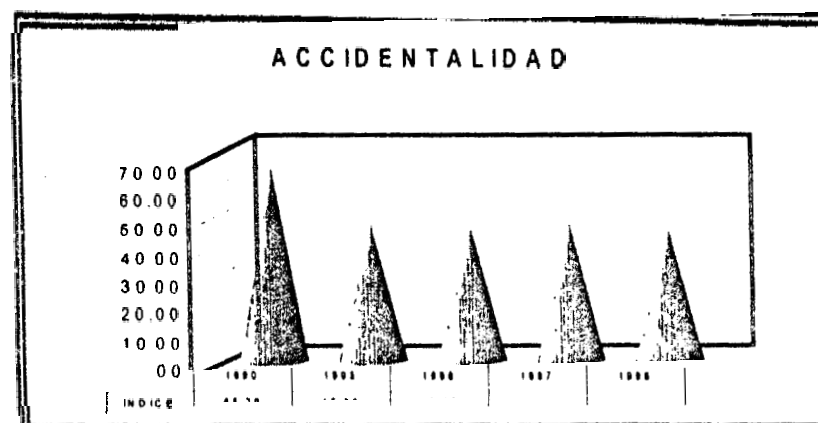
Los índices respecto al parque vehicular están expresados por cada 10,000 vehículos. En este caso tenemos aproximadamente 44 accidentes, 25 heridos y 3 muertos por cada 10,000 vehículos.

INDICES RESPECTO AL PARQUE VEHICULAR

AÑO	ACCIDENTALIDAD	MORTALIDAD	MORBILIDAD
1990	65.29	5.49	36.32
1995	45.89	3.91	28.48
1996	45.37	3.75	25.99
1997	45.98	3.74	26.29
1998	44.33	3.68	25.49

FUENTE: PFC

En los cuadros anteriores, observamos que a partir de 1995 no existen variaciones significativas en los índices analizados, la razonable estabilidad alcanzada en estos indicadores, nos muestra que las medidas tomadas para evitar accidentes han obtenido resultados, sin embargo, es preciso encontrar políticas que aminoren dichas cifras.



III. ACCIDENTES A NIVEL NACIONAL

➤ SALDOS DE ACCIDENTES

La **transportación** de personas, así **como** el intercambio de materias primas y productos **básicos** hacia distintos puntos del país, **es** una actividad fundamental para satisfacer las necesidades mínimas que la **población** requiere. Derivado de **ésta** actividad, **es** en las vías de comunicación terrestre donde sucede el mayor índice de accidentes **automovilísticos**; lo cual constituye un grave problema **socioeconómico**.

Durante 1998, en la red de carreteras federales que comprende nuestro país se obtuvieron los siguientes resultados:

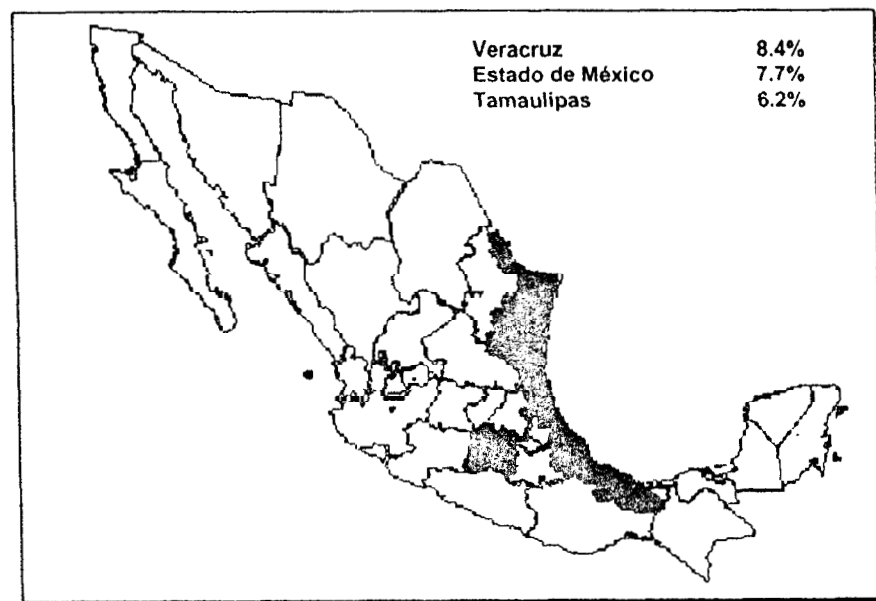
SALDOS DE ACCIDENTES 1998

MES	SALDOS			DAÑOS MATERIALES (\$)
	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	
ENERO	4,841	418	2,842	86,995,770
FEBRERO	4,395	390	2,242	81,268,720
MARZO	4,690	408	2,606	92,183,430
ABRIL	4,642	423	3,087	88,150,450
MAYO	4,857	436	3,055	104,695,650
JUNIO	5,011	419	2,825	99,997,050
JULIO	5,537	422	3,159	115,140,680
AGOSTO	5,647	454	3,371	113,184,900
SEPTIEMBRE	5,164	345	2,632	105,394,120
OCTUBRE	5,218	422	2,920	114,648,000
NOVIEMBRE	5,370	447	2,857	92,525,480
DICIEMBRE	5,844	500	3,614	127,163,030
TOTAL	61,216	5,084	35,210	1,221,347,280

FUENTE:PFC

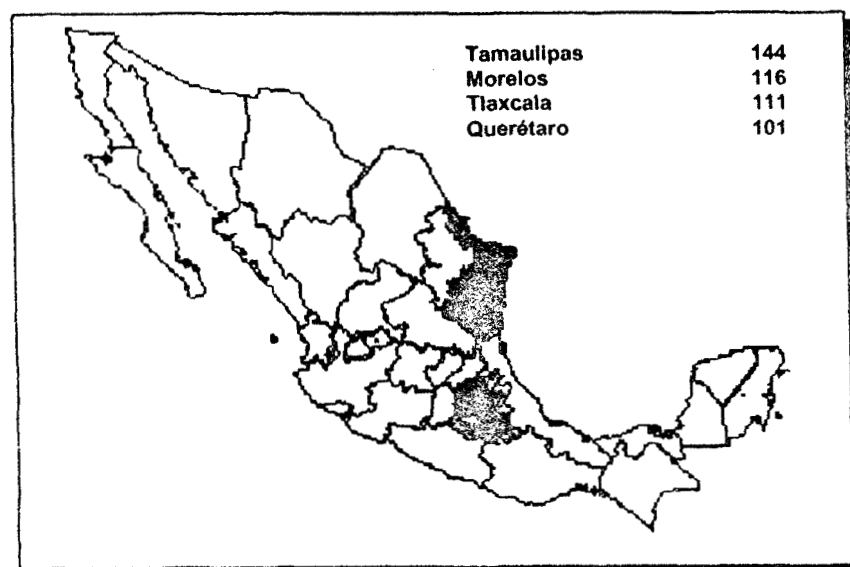
Se sigue observando, al igual que en 1997, que las entidades en donde sucede el mayor número de incidentes viales son los estados de: Veracruz (8.4%); Estado de México (7.7%) y Tamaulipas (6.2%); a pesar de ser las más vigiladas por la PFC.

**ENTIDADES CON MAYOR NUMERO DE ACCIDENTES
1998**



Sin embargo, al obtener el índice de accidentalidad respecto a la población, los estados que presentan mayor impacto son: Tamaulipas con 144; Morelos 116; Tlaxcala 111 y Querétaro con 101 accidentes por cada 100,000 habitantes.

ENTIDADES CON MAYOR ÍNDICE DE ACCIDENTALIDAD 1998



ACCIDENTES Y SALDOS POR ENTIDAD FEDERATIVA 1998

ENTIDAD FEDERATIVA	ACCIDENTES Y SALDOS			
	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	DANOS MATERIALES (\$)
Aguascalientes	613	56	455	10,829,250
Baja California	2,081	182	1,611	35,685,600
Baja California Sur	911	68	509	18,880,330
Campeche	712	50	279	14,918,300
Coahuila	2,930	228	1,687	61,849,200
Colima	557	36	297	8,596,480
Chiapas	2,010	180	1,190	36,218,050
Chihuahua	1,803	167	1,249	37,096,100
Distrito Federal	1,798	120	728	24,148,100
Durango	520	47	425	13,464,800
Guanajuato	2,487	204	1,319	46,047,080
Guerrero	2,370	164	1,243	43,651,300
Hidalgo	1,740	123	979	28,261,650
Jalisco	2,880	270	2,127	59,950,050
México	4,707	346	2,206	75,872,020
Michoacán	2,713	303	1,907	48,374,350
Morelos	1,807	113	970	24,453,800
Nayarit	1,551	113	1,083	35,471,000
Nuevo León	1,611	110	875	36,899,270
Oaxaca	1,866	173	1,169	36,134,650
Puebla	2,577	211	1,518	43,048,150
Querétaro	1,354	119	788	33,657,700
Quintana Roo	1,333	117	686	31,392,200
San Luis Potosí	2,204	216	1,223	69,507,420
Sinaloa	1,627	154	995	38,435,700
Sonora	1,689	175	1,031	37,938,500
Tabasco	780	63	381	16,955,750
Tamaulipas	3,815	294	2,118	84,188,350
Tlaxcala	1,039	71	508	18,631,850
Veracruz	5,137	455	2,505	113,718,600
Yucatán	951	70	467	12,571,100
Zacatecas	1,043	86	682	24,300,580
TOTAL	61,216	5,084	35,210	1,221,347,280

FUENTE: PCF

➤ COMPARATIVO DE ACCIDENTES Y SUS SALDOS 1997-1998

Para 1998, el número de percances automovilísticos ocurridos en la red carretera federal, se vio ligeramente incrementado en 0.1% con relación al año anterior; es decir, que pasó de 61,147 accidentes a 61,216 para 1998. Ello trajo como consecuencia que sus saldos también aumentarían.

En lo que se refiere al costo social de los accidentes, los individuos que se ven involucrados sufren lesiones que los afectan física y psicológicamente, y en ocasiones decesos irreparables, además de cuantiosas pérdidas económicas.

Es conveniente citar que debido principalmente a la mayor velocidad al conducir en las carreteras, los accidentes que suceden en las mismas resultan en general más severos que los ocurridos en áreas urbanas.

CONCEPTO	1997	1998	VARIACION PORCENTUAL %
ACCIDENTES	61,147	61,216	0.1
MUERTOS	4,975	5,084	2.2
HERIDOS	34,959	35,210	0.7
DAÑOS MATERIALES (\$)	98,950,780	1,221,347,280	0.7

FUENTE: PFC

➤ VEHICULOS INVOLUCRADOS

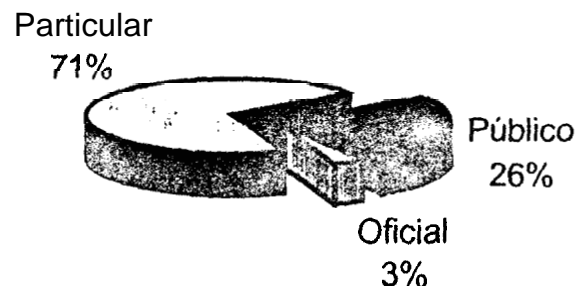
De acuerdo con los datos que reporta el INEGI, el parque vehicular de automotores registrados a nivel nacional durante 1998 ascendió a 13'809,149 unidades; de las cuales sólo el 0.6% (77,167) se vieron involucrados en accidentes de la red carretera federal, teniendo mayor impacto los vehículos particulares (70.3%), siguiendo en importancia los del servicio público (26.2%).

VEHICULOS INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES POR CLASE DE SERVICIO 1998

MES	CLASE DE SERVICIO			TOTAL DE VEHICULOS
	PARTICULAR	PUBLICO	OFICIAL	
ENERO	3,853	1,470	238	5,561
FEBRERO	4,093	1,566	194	5,853
MARZO	4,327	1,757	266	6,350
ABRIL	4,357	1,533	217	6,107
MAYO	3,829	1,536	154	5,519
JUNIO	4,530	1,801	435	6,826
JULIO	5,448	1,864	158	7,470
AGOSTO	6,413	2,080	159	8,652
SEPTIEMBRE	5,223	1,650	230	7,103
OCTUBRE	4,215	1,585	160	5,960
NOVIEMBRE	3,521	1,460	230	5,211
DICIEMBRE	4,448	1,882	225	6,555
TOTAL	54,257	20,244	2,666	77,167

FUENTE: PFC

Participación de los Vehículos Involucrados en Accidentes 1998



CAUSAS DE ACCIDENTES 1998

MES	PASAJERO O PEATÓN	CONDUCTOR	CAMINO	AGENTE NATURAL	FALLA DEL VEHICULO	TOTAL
ENERO	388	3,969	315	241	294	5,207
FEBRERO	214	3,645	221	92	309	4,481
MARZO	191	4,010	290	160	335	4,986
ABRIL	206	3,414	286	227	282	4,415
MAYO	178	3,958	282	123	336	4,857
JUNIO	244	4,082	304	219	322	5,171
JULIO	301	4,517	490	283	361	5,952
AGOSTO	286	4,759	518	365	412	6,340
SEPTIEMBRE	250	4,240	369	227	307	5,393
OCTUBRE	210	4,338	355	251	276	5,430
NOVIEMBRE	240	4,037	333	281	244	5,135
DICIEMBRE	320	5,381	326	405	377	6,809
TOTAL	3,028	50,350	4,069	2,874	3,855	64,178

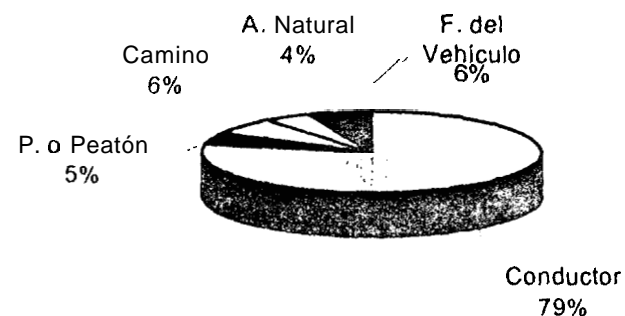
FUENTE: PFC

➤ CAUSAS DE ACCIDENTES

Al realizar un análisis de las causas más importantes que propician los accidentes en carreteras, se concluye que son varios los factores que se conjugan **para producirlos**, generalmente y de acuerdo con la tabla siguiente son:

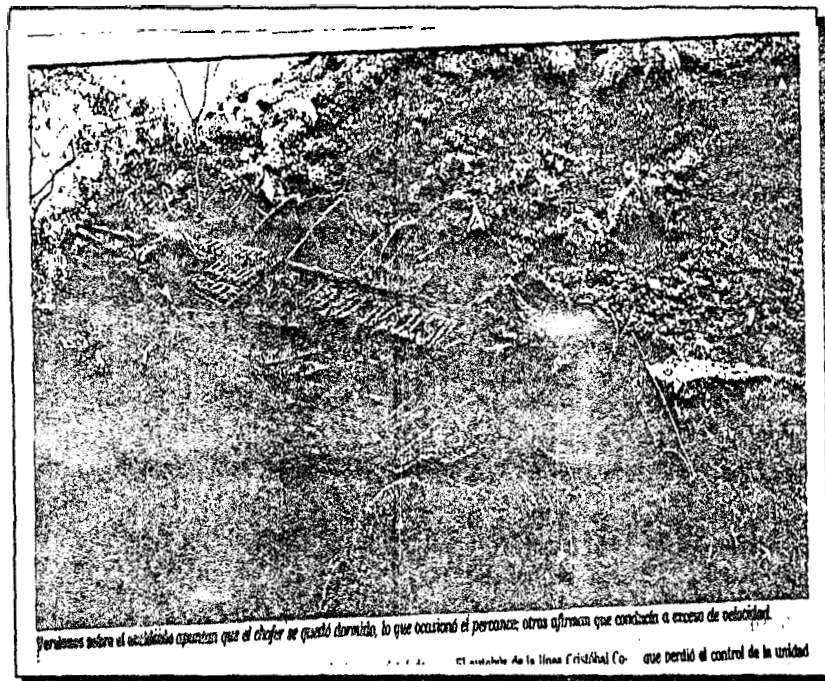
- Factor humano (ya sea como conductor, pasajero o peatón)
- El vehículo
- El camino y las condiciones meteorológicas.

Causas de Accidentes 1998



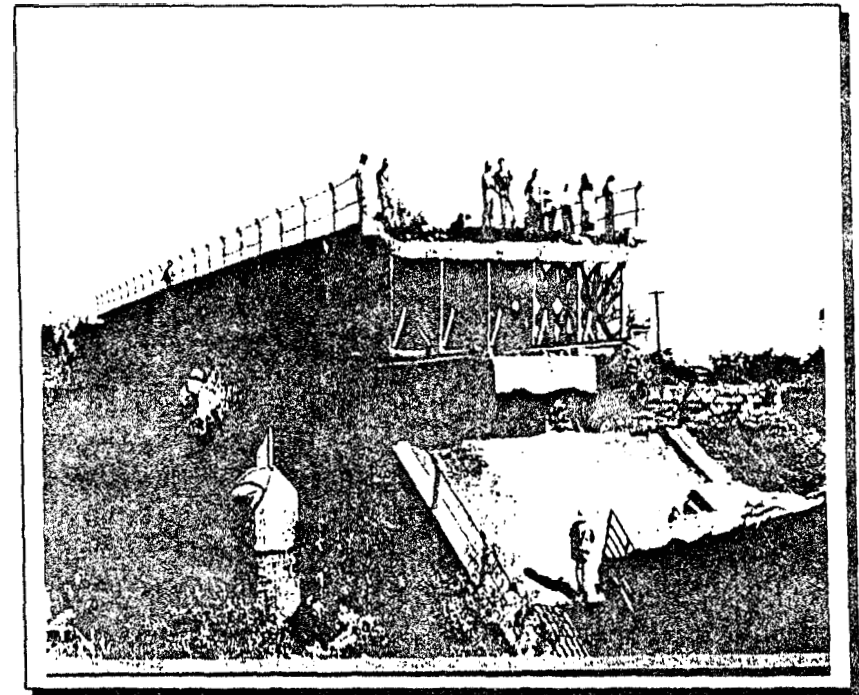
① FACTOR HUMANO

En la actualidad en aproximadamente 8 de cada 10 casos es el conductor el responsable de la ocurrencia de accidentes. De las causas que los determinan, el exceso de velocidad esta en primer término (66.7%). siguiendo en orden de importancia: invadir carril contrario (10.4%); no guardar distancia (7.3%); rebasar indebidamente (4.5%); no respetar señal de alto (3.7%); dormir (2.4%); manejar en estado de ebriedad (2 %).



② CAMINO

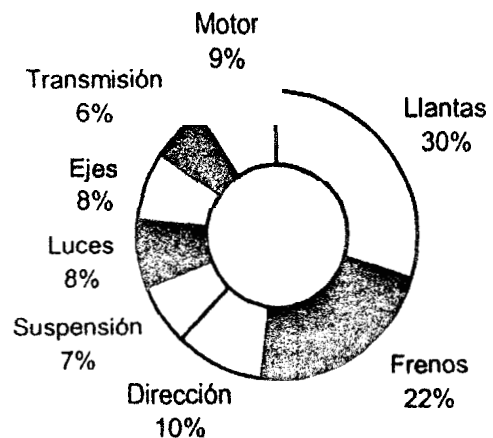
El diseño, condiciones, mantenimiento y la correcta señalización de las carreteras son otras variables que inciden en la ocurrencia de un accidente, en el año de 1998 alrededor del 6% de los accidentes se originaron por problemas del camino; entre las más importantes encontramos: irrupción de ganado(47%); desperfectos del camino(16%) y falta de señales (10%).



③ VEHICULO

Otro de los factores determinantes de accidentes es, por supuesto las condiciones generales del vehículo. Es fundamental comprobar el correcto funcionamiento de los sistemas de frenado, **dirección y suspensión**, además de la revisión del estado de las llantas, pues de acuerdo a la estadística, de los 3,855 casos en que existió falla en el vehículo el 30%, 22% y 10% de las veces se originó por avería en llantas, frenos y suspensión respectivamente.

Causas de Accidentes por Fallas del Vehículo
1998

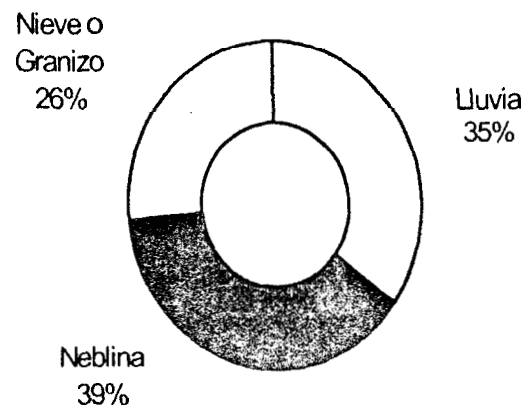


④ AGENTES NATURALES

Al considerar la incidencia de las condiciones meteorológicas en accidentes, observamos que durante 1998 las causas más frecuentes fueron: neblina (38.5%); lluvia (35%) y nieve o granizo (26.5%).

Es importante mencionar que con frecuencia no existe una sola causa determinante de un accidente, normalmente son dos o más las causas que concurren.

Causas de Accidentes por Agentes
Naturales 1998



CAUSAS DETERMINANTES DE ACCIDENTES 1998

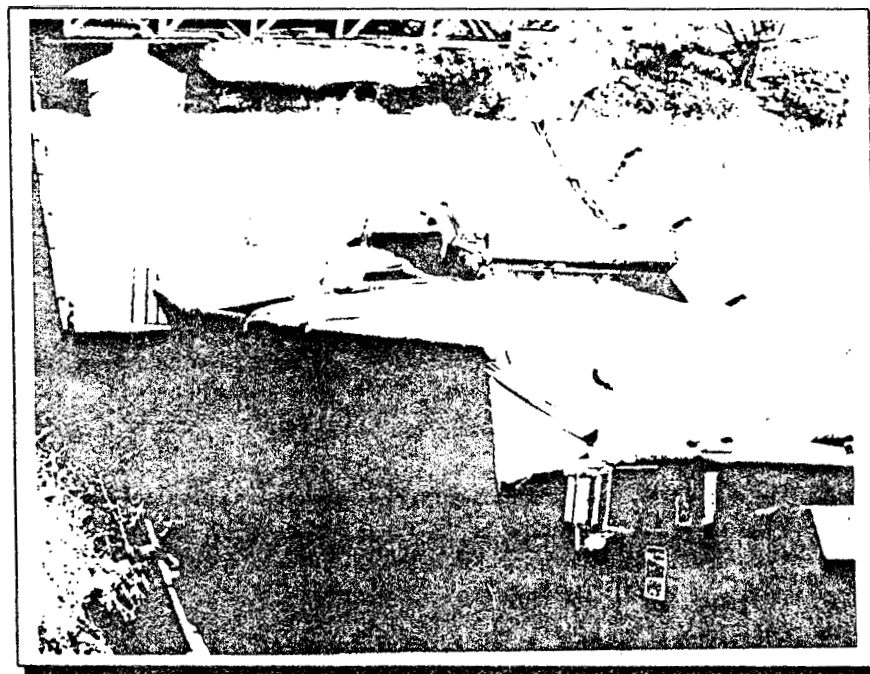
CAUSAS	NÚMERO DE CADA CAUSA	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL
PASAJEROS O PEATÓN	3,028	4.7
CONDUCTOR	3,028	78.5
IMPRUDENCIA	50,350	
EXCESO DE VELOCIDAD	33,561	
DORMITAR	1,186	
INVADIR CARRIL	5,237	
NO RESPETAR SEÑAL DE ALTO	1,854	
NO RESPETAR SEMAFORO	0	
NO GUARDAR DISTANCIA	3,707	
VIRAR INDEBIDAMENTE	0	
REBASAR INDEBIDAMENTE	2,288	
ESTADO DE EBRIEDAD	1,044	
MAL ESTACIONADO SIN LUCES	853	
DESLUMBRAMIENTO	133	
EXCESO DE DIMENSIONES	81	
BAJO EFECTO DE DROGAS	136	
SOBRECARGO O SOBRECARGA	270	
OTRAS	0	
CAMINO	4,069	6.3
IRRUPCIÓN DE GANADO	1,909	
DESPERFECCIONES DEL CAMINO	851	
FALTA DE SEÑALES	441	
RESBALOSO	0	
OBJETOS DEL CAMINO	0	
OTRAS	1,068	
AGENTE NATURAL	2,874	4.5
LLUVIA	1,012	
NEBLINA	1,107	
NIEVE O GRANIZO	755	
TOLVANERA	0	
MOJADO	0	
VIENTOS FUERTES	0	
OTRAS	0	
FALLA DEL VEHICULO	3,855	6.0
LLANTAS	1,156	
FRENOS	849	
DIRECCIÓN	394	
SUSPENSIÓN	269	
LUCES	291	
EJES	305	
TRANSMISIÓN	235	
MOTOR	356	
OTRAS	128,358	
TOTAL	64,176	100.0

FUENTE: PFC

➤ CLASIFICACION DE ACCIDENTES

Considerar el tipo de accidente resulta un concepto útil y una herramienta valiosa para el diagnóstico adecuado de problemas causantes de accidentes, así como para el desarrollo de contramedidas de los mismos.

De acuerdo a la información proporcionada por la PFC, el 45.6% de los accidentes fueron choques; el 35.3% salidas del camino; el 4.8% volcaduras; el 0.9% incendios y el 13.4% se clasificaron como otros.



CLASIFICACION DE ACCIDENTES 1998

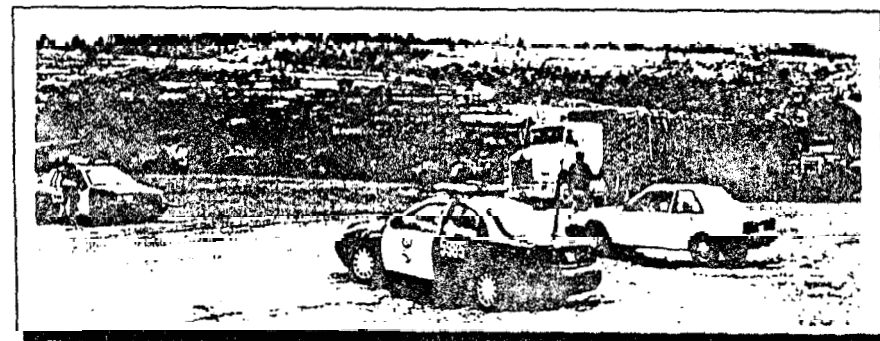
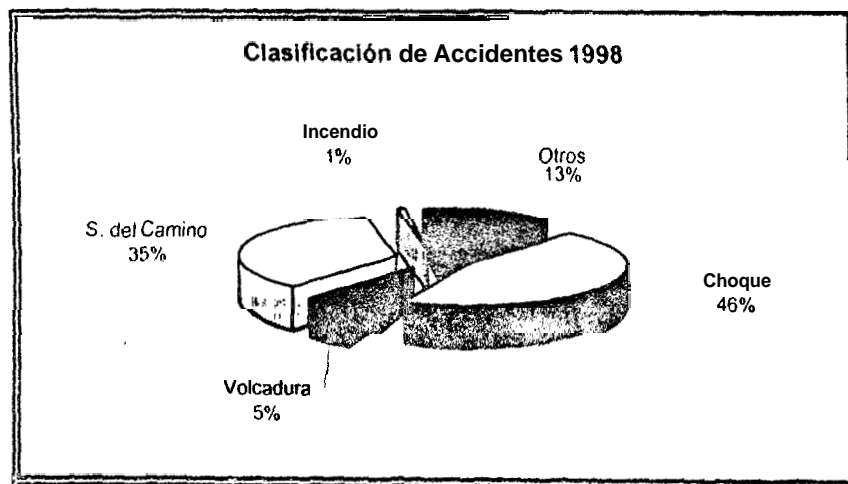
MES	CLASIFICACION					TOTAL DE ACCIDENTES
	CHOQUE	VOLCADURA	SALIDA DEL CAMINO	INCENDIO	OTROS	
ENERO	2,545	207	1,220	44	825	4,841
FEBRERO	1,934	329	1,533	32	567	4,395
MARZO	2,190	203	1,642	54	601	4,690
ABRIL	1,975	220	1,759	69	619	4,642
MAYO	1,908	260	1,821	85	783	4,857
JUNIO	2,279	251	1,948	35	498	5,011
JULIO	2,984	263	2,010	53	710	6,020
AGOSTO	2,264	276	2,063	57	798	5,458
SEPTIEMBRE	2,562	216	1,930	31	704	5,443
OCTUBRE	2,321	236	1,905	43	695	5,200
NOVIEMBRE	2,246	240	1,830	20	725	5,061
DICIEMBRE	2,699	254	1,953	42	650	5,598
TOTAL	27,907	2,955	21,614	565	8,175	61,216

FUENTE: PFC

➤ INFRACCIONES Y KILOMETROS VIGILADOS

La Red Carretera Nacional cuenta con una longitud de alrededor de 322,034 km*, de los cuales 49,566 km* corresponden a carreteras de jurisdicción federal. Durante 1998 la Policía Federal de Caminos patrulló un total de 97,849,385 km y levanto 210,006 infracciones; el 13.4% corresponde a infracciones derivadas de un accidente.

(*) 4° Informe de Gobierno.



MES	INFRACCIONES LEVANTADAS			KILOMETROS VIGILADOS
	VARIAS	POR ACCIDENTE	TOTAL NACIONAL	
ENERO	18,409	2,260	20,669	8,192,437
FEBRERO	19,860	2,131	21,991	7,169,794
MARZO	21,225	2,219	23,444	8,091,788
ABRIL	13,720	2,174	15,894	9,265,268
MAYO	17,702	2,235	19,937	8,097,286
JUNIO	15,700	2,291	17,991	8,052,785
JULIO	12,673	2,306	14,979	7,945,876
AGOSTO	10,375	2,650	13,025	8,123,977
SEPTIEMBRE	9,841	2,284	12,125	8,267,212
OCTUBRE	11,317	2,248	13,565	8,440,012
NOVIEMBRE	22,175	2,852	25,027	7,382,388
DICIEMBRE	8,799	2,560	11,359	8,865,562
TOTAL	181,796	28,210	210,006	97,894,385

FUENTE:PFC

Para el total del país y por entidad federativa, se observa en el periodo de este análisis que los estados en los que se levantaron el mayor número de infracciones son: Tamaulipas, Veracruz, Distrito Federal, Sonora, Estado de México y Jalisco; mientras que el menor número se registró en los Estados de Baja California Sur y Aguascalientes.



INFRACCIONES Y KILOMETROS VIGILADOS POR ENTIDAD FEDERATIVA 1998

ENTIDAD FEDERATIVA	KILOMETROS VIGILADOS	INFRACCIONES LEVANTADAS
Aguascalientes	864,875	1,911
Baja California	3,291,886	9,727
Baja California Sur	1,719,646	1,606
Campeche	1,350,710	2,335
Coahuila	4,463,928	7,396
Colima	1,336,916	3,776
Chiapas	4,412,312	6,861
Chihuahua	4,073,947	4,144
Distrito Federal	3,749,983	13,521
Durango	746,148	2,048
Guanajuato	3,992,366	7,396
Guerrero	3,415,083	7,282
Hidalgo	1,883,890	3,343
Jalisco	5,146,847	10,757
México	5,753,947	11,298
Michoacán	4,693,886	10,330
Morelos	1,748,048	3,320
Nayarit	2,676,200	6,203
Nuevo León	2,683,588	3,664
Oaxaca	2,884,940	4,168
Puebla	3,464,700	10,006
Querétaro	1,619,538	3,851
Quintana Roo	1,549,523	3,905
San Luis Potosí	4,070,727	6,589
Sinaloa	3,444,947	7,580
Sonora	3,938,440	11,334
Tabasco	1,239,816	1,860
Tamaulipas	6,153,074	15,565
Tlaxcala	982,901	3,442
Veracruz	7,201,236	15,224
Yucatán	1,043,248	4,209
Zacatecas	2,297,289	5,357
TOTAL	97,894,385	210,006

FUENTE:PFC

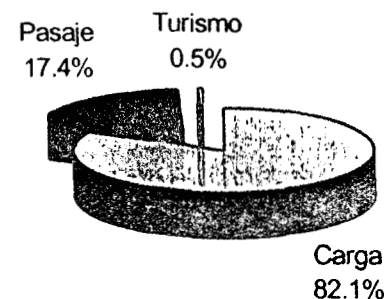
IV. ACCIDENTES OCURRIDOS A VEHICULOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Se observa que de 61,216 accidentes ocurridos a nivel nacional durante 1998, el 28.4% suceden a vehículos del servicio de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo; Destacando que el servicio que más incide en dichos percances es el de carga (82.1%), ya que los conductores siguen excediendo los límites de velocidad permitidos, así como por problemas de exceso de dimensiones.

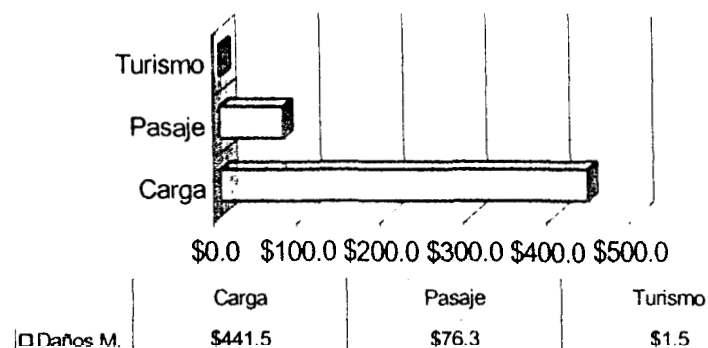
MES	CARGA, PASAJE Y TURISMO			
	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	DANOS MATERIALES \$
ENERO	1,436	63	387	32,545,870
FEBRERO	1,382	83	420	32,562,265
MARZO	1,394	89	462	40,688,750
ABRIL	1,227	77	465	36,258,600
MAYO	1,420	113	565	46,077,430
JUNIO	1,452	81	626	47,008,300
JULIO	1,585	75	523	53,479,900
AGOSTO	1,570	111	543	44,972,075
SEPTIEMBRE	1,410	44	381	45,902,070
OCTUBRE	1,537	85	502	44,684,814
NOVIEMBRE	1,410	78	311	44,089,152
DICIEMBRE	1,536	108	635	51,102,350
TOTAL	17,359	1,007	5,820	519,371,576

FUENTE: PFC

Accidentes por Clase de Servicio 1998



Daños Materiales por Clase de Servicio 1998
(Millones de pesos)

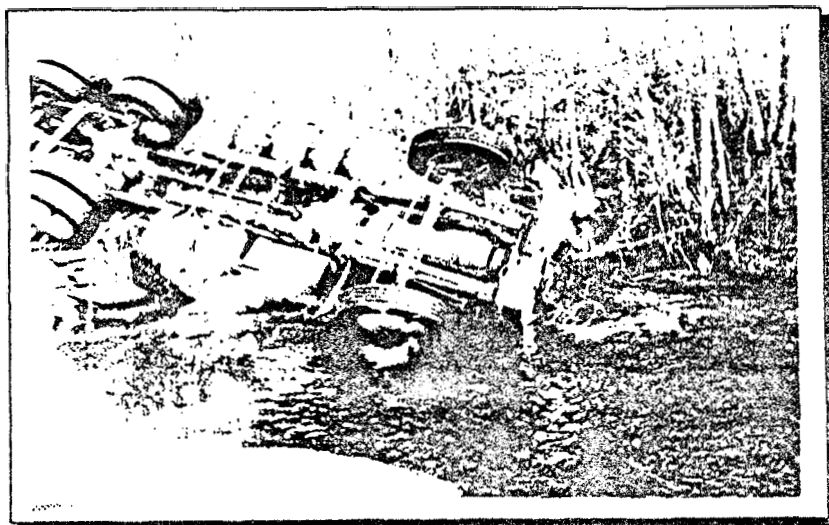


➤ CARGA

**SALDOS DE ACCIDENTES OCURRIDOS A VEHICULOS DEL SAF
DE CARGA 1998**

MES	C A G A			
	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	DAÑOS MATERIALES \$
ENERO	1,172	46	244	28,407,150
FEBRERO	1,154	49	214	27,541,965
MARZO	1,158	63	212	34,683,300
ABRIL	1,030	53	199	31,577,250
MAYO	1,143	69	279	39,078,280
JUNIO	1,243	55	308	36,492,550
JULIO	1,324	65	243	46,695,450
AGOSTO	1,273	63	241	38,233,325
SEPTIEMBRE	1,147	24	136	40,371,400
OCTUBRE	1,274	52	186	38,378,814
NOVIEMBRE	1,132	50	170	37,822,952
DICIEMBRE	1,206	41	230	42,217,350
TOTAL	14,256	630	2,662	441,499,786

FUENTE: PFC



**SALDOS DE ACCIDENTES DE CARGA POR ENTIDAD
FEDERATIVA 1998**

ENTIDAD FEDERATIVA	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	DANOS MATERIALES (\$)
Aguascalientes	136	8	48	3,843,000
Baja California	396	26	126	12,320,975
Baja California Sur	68	8	10	4,054,400
Campeche	199	1	9	5,135,400
Coahuila	785	28	132	28,049,450
Colima	144	7	38	3,093,500
Chiapas	316	11	37	9,904,900
Chihuahua	330	18	88	17,053,200
Distrito Federal	326	4	56	4,686,092
Durango	86	1	8	4,507,300
Guanajuato	451	30	103	17,802,450
Guerrero	321	42	75	7,764,600
Hidalgo	368	2	18	7,777,950
Jalisco	581	8	66	17,737,150
México	1,175	52	201	27,782,050
Michoacán	466	20	60	11,158,000
Morelos	160	7	63	3,067,900
Nayarit	424	21	93	13,742,550
Nuevo León	477	28	94	16,120,050
Oaxaca	484	15	101	11,589,515
Puebla	701	44	218	15,259,100
Querétaro	351	18	122	11,856,800
Quintana Roo	435	29	95	12,410,600
San Luis Potosí	825	51	90	30,281,000
Sinaloa	495	19	70	23,038,950
Sonora	427	24	190	14,002,750
Tabasco	160	11	26	4,567,300
Tamaulipas	955	43	170	38,021,214
Tlaxcala	322	4	17	6,709,400
Veracruz	1588	43	174	45,166,240
Yucatán	108	2	27	2,127,700
Zacatecas	196		27	10,868,300
TOTAL	14,256	630	2,652	441,499,786

FUENTE: PFC

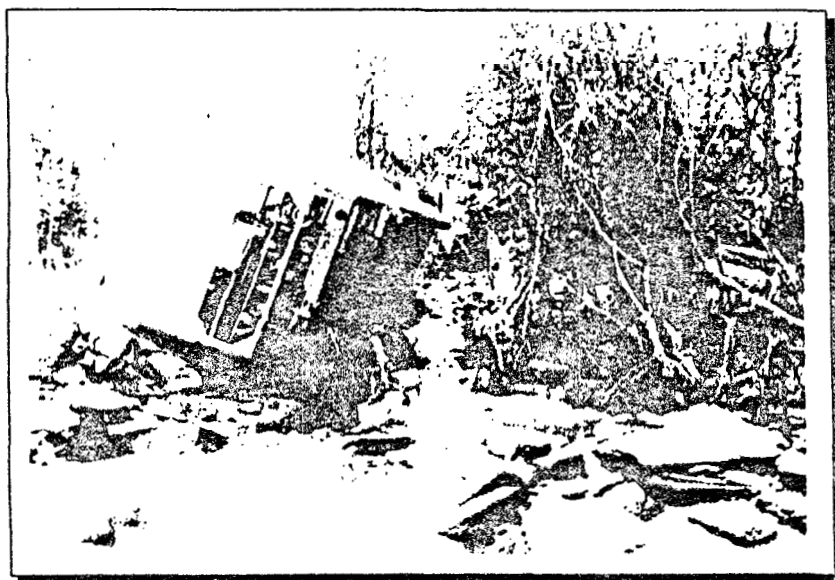
PASAJE

SALDOS DE ACCIDENTES OCURRIDOS A VEHICULOS DEL SAF DE PASAJE 1998

MES	PASAJE			
	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	DAÑOS MATERIALES \$
ENERO	259	10	143	4,112,170
FEBRERO	222	33	150	4,897,300
MARZO	231	25	217	5,875,450
ABRIL	193	24	260	4,645,850
MAYO	270	43	271	6,605,350
JUNIO	205	26	316	10,488,550
JULIO	253	10	269	6,676,950
AGOSTO	286	47	299	6,815,950
SEPTIEMBRE	258	20	234	5,385,470
OCTUBRE	254	33	299	6,213,800
NOVIEMBRE	288	26	136	5,853,900
DICIEMBRE	319	67	404	8,691,500
TOTAL	3,018	370	3,000	76,352,240

FUENTE: PFC

La participación de autobuses del servicio público de pasaje en los accidentes carreteros es del 17.4% y el factor principal es el operador.



SALDOS DE ACCIDENTES DE PASAJE POR ENTIDAD FEDERATIVA 1998

ENTIDAD FEDERATIVA	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	DAÑOS MATERIALES (\$)
Aguascalientes	34	0	29	335,500
Baja California	47	1	68	908,300
Baja California Sur	22	1	1	313,600
Campeche	33	0	53	457,000
Coahuila	79	15	159	1,983,500
Colima	13	0	12	221,300
Chiapas	95	6	81	2,588,800
Chihuahua	67	9	137	1,319,100
Distrito Federal	160	9	80	1,401,750
Durango	22	5	81	796,000
Guanajuato	104	15	135	2,261,000
Guerrero	108	40	32	4,352,900
Hidalgo	79	2	68	1,919,500
Jalisco	120	31	95	7,900,001
México	278	58	118	3,458,120
Michoacán	147	24	133	2,608,200
Morelos	70	8	109	1,282,850
Nayarit	62	0	158	3,781,000
Nuevo León	65	5	96	2,638,800
Oaxaca	169	23	202	4,642,200
Puebla	213	7	113	3,583,650
Querétaro	64	9	93	1,405,800
Quintana Roo	55	2	54	1,251,200
San Luis Potosí	99	30	196	4,603,420
Sinaloa	85		82	2,740,600
Sonora	83	7	86	3,310,900
Tabasco	54	5	44	1,011,800
Tamaulipas	105	8	93	4,057,350
Tlaxcala	47	0	12	266,800
Veracruz	348	35	328	7,025,500
Yucatán	41	2	29	887,000
Zacatecas	43	2	20	1,079,000
TOTAL	3,018	370	3,000	76,352,240

FUENTE: PFC

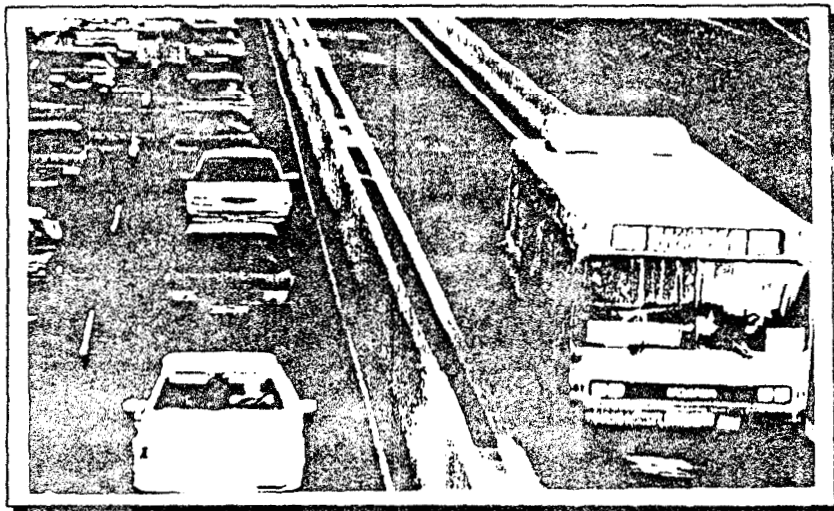
➤ TURISMO

SALDOS DE ACCIDENTES OCURRIDOS A VEHICULOS DEL SAF DE TURISMO 1998

MES	TURISMO			
	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	DAMOS MATERIALES \$
ENERO	5	1	0	26,550
FEBRERO	6	1	56	123,000
MARZO	5	1	33	130,000
ABRIL	4	0	6	35,500
MAYO	7	1	15	103,800
JUNIO	4	0	0	27,200
JULIO	8	0	11	107,500
AGOSTO	11	1	3	122,800
SEPTIEMBRE	5	0	11	145,200
OCTUBRE	9	0	17	92,200
NOVIEMBRE	10	2	5	412,300
DICIEMBRE	11	0	1	183,500
TOTAL	85	7	156	1,519,550

FUENTE: PFC

Por su parte, el servicio de turismo contribuye en los percances carreteros con solamente el 0.5%.



SALDOS DE ACCIDENTES DE TURISMO POR ENTIDAD FEDERATIVA 1998

ENTIDAD FEDERATIVA	ACCIDENTES	MUERTOS	HERIDOS	DAMOS MATERIALES (\$)
Aguascalientes	0	0	0	0
Baja California	0	0	0	0
Baja California Sur	2	0	0	105,000
Campeche	3	0	0	32,300
Coahuila	1	0	6	30,000
Colima	1	0	0	10,000
Chiapas	2	0	0	48,000
Chihuahua	2	0	0	16,000
Distrito Federal	5	0	1	46,500
Durango	0	0	0	0
Guanajuato	3	0	0	6,300
Guerrero	6	0	0	23,900
Hidalgo	0	0	0	0
Jalisco	6	2	25	110,000
México	6	0	1	21,500
Michoacán	2	1	18	67,500
Morelos	6	0	1	104,000
Nayarit	0	0	0	0
Nuevo León	1	0	0	5,200
Oaxaca	1	0	0	50
Puebla	7	2	64	159,000
Queretaro	6	0	7	73,500
Quintana Roo	5	1	3	102,800
San Luis Potosí	0	0	0	0
Sinaloa	0	0	0	0
Sonora	2	0	0	2,000
Tabasco	0	0	0	0
Tamaulipas	3	0	0	148,000
Tlaxcala	1	0	0	2,000
Veracruz	10	0	30	400,000
Yucatán	1	1	0	2,000
Zacatecas	3	0	0	6,000
TOTAL	85	7	156	1,519,550

FUENTE: PFC

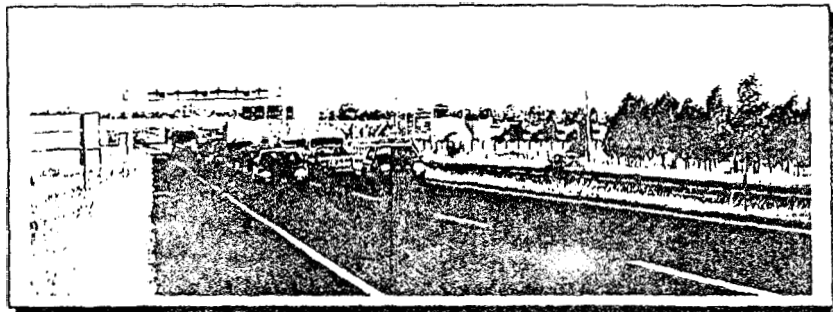
V. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Como ya se expresó anteriormente la DGAF y la PFC consideran de vital importancia el mejoramiento de la seguridad en las carreteras, con el objetivo básico de salvaguardar la integridad física y la propiedad de los usuarios, así como de las vías de comunicación.

Al respecto la Policía Federal de Caminos lleva a cabo diferentes acciones para contrarrestar el índice de accidentes automovilísticos. como son:

➤ OPERACION CARRUSEL:

Se implemento para el control del tránsito y prevención de accidentes en carreteras de mayor afluencia vehicular, llevada a cabo en tramos peligrosos o donde ha ocurrido algún accidente.



➤ OPERACION DELTA-30:

El objetivo de este operativo, es el de constatar médicamente que los conductores de vehículos del servicio público, se encuentren en óptimas condiciones de salud.

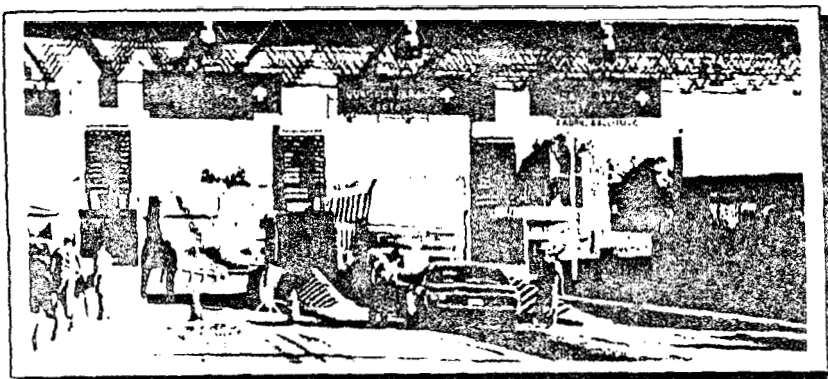


➤ OPERACION PAISANO:

La PFC se encarga de orientar y auxiliar a los usuarios extranjeros de las vías generales de comunicación.

➤ OPERACION CINTURON

Consiste en crear conciencia en los conductores de la necesidad imperiosa de usar el "Cinturón de Seguridad", para reducir el índice de lesionados y muertos.



➤ OPERACION SEMANA SANTA, VERANO, NAVIDAD Y AÑO NUEVO :

Debido al notable aumento vehicular en las carreteras, se incrementa la vigilancia con mayor número de patrullas y efectivos de la PFC, proporcionando seguridad y auxilio al público usuario.



➤ OPERACION LINCE:

Se lleva a cabo para prevenir y disminuir accidentes por exceso de velocidad, en los tramos donde hay mayor incidencia de los vehículos del servicio público federal de pasaje y turismo.

➤ OPERACION HUMO:

Se establece para evitar la circulación de vehículos de carga en el Distrito Federal que van de paso hacia diferentes puntos del país para reducir los altos índices de contaminación ambiental.

➤ OPERACION CABALLERO DEL CAMINO:

Se presta auxilio vial a los vehículos que sufren desperfectos en las carreteras federales.

➤ CAMPAÑAS DE EDUCACION VIAL:

La PFC imparte cursos de educación Vial y manejo a la defensiva a las instituciones, escuelas, empresas, etc., que lo soliciten.

➤ OPERATIVOS INSTRUMENTADOS EN LAS CARRETERAS DE JURISDICCION FEDERAL 1998.

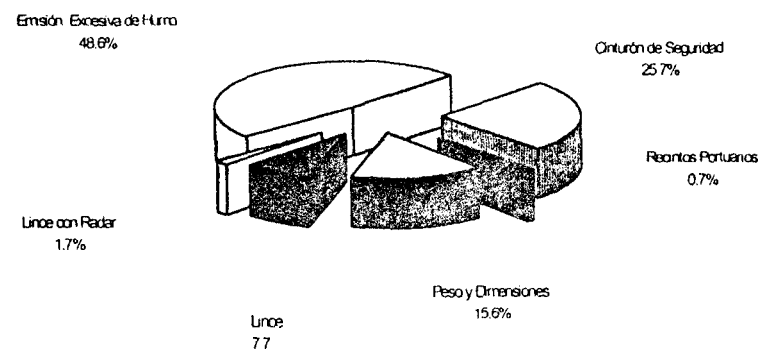
MES	REGULARIZACION PESO Y DIMENSIONES *			OPERACION LINCE	OPERACIÓN LINCE CON RADAR	OPERACIÓN HUMO	OPERACIÓN CINTURON DE SEGURIDAD	REGULARIZACION PESO Y DIMENSIONES RECINTOS PORTUARIOS **	
	REVISIONES	INFRACCIONES	VEHICULOS DETENIDOS	INFRACCIONES				REVISIONES	INFRACCIONES
ENERO				134	54	1,119	621		
FEBRERO				242	78	1,289	806		
MARZO	8,315	400	96	306	56	1,849	1,054		
ABRIL	5,942	293	45	27	13	615	388	448	32
MAYO	7,991	350	32	214	25	1,429	616	1,069	8
JUNIO	4,207	84	1	71	13	579	321	683	0
JULIO	7,861	210	31	107	28	553	314	640	13
AGOSTO	9,461	401	45	87	10	657	188	638	11
SEPTIEMBRE	8,116	243	16	70	14	345	155	537	45
OCTUBRE	8,638	250	21	63	16	421	235	475	7
NOVIEMBRE	8,495	555	54	53	11	376	191	407	14
DICIEMBRE	8,315	242	10	49	14	211	103	511	9
TOTAL	75,341	3,028	351	1,503	332	9,443	4,992	5,408	139

(*) El operativo de "Regularización Peso y Dimensiones", inicia el 9 de marzo.

El dato de Infracciones incluye las aplicadas por la PFC y las levantadas por los Inspectores de la SCT.

(**) El operativo de "Regularización Peso y Dimensiones Recintos Portuarios", inicia el 3 de marzo.

Infracciones en Operativos 1998



VI. PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD EN CARRETERAS

➤ TRAMOS CARRETEROS CON MAYOR INCIDENCIA DE ASALTOS EN EL TRANSPORTE DE PASAJE 1998

No.	CARRETERA	TRAMO	No. DE ASALTOS
190-D	Autopista 5 de mayo	Cárcel de Mujeres-Caseta de Peaje	61
85	México-Nuevo Laredo	Indios Verdes-Ecatepec	26
85-D	México-Nuevo Laredo	Indios Verdes-Zona Metropolitana de la Ciudad de México	16
145	La Tinaja-Sayula de Alemán	Cd. Alemán-Loma Bonita, Oaxaca	13
200	Tepic-Puente Talismán	Escuintla-Mapastepec, Chiapas	11

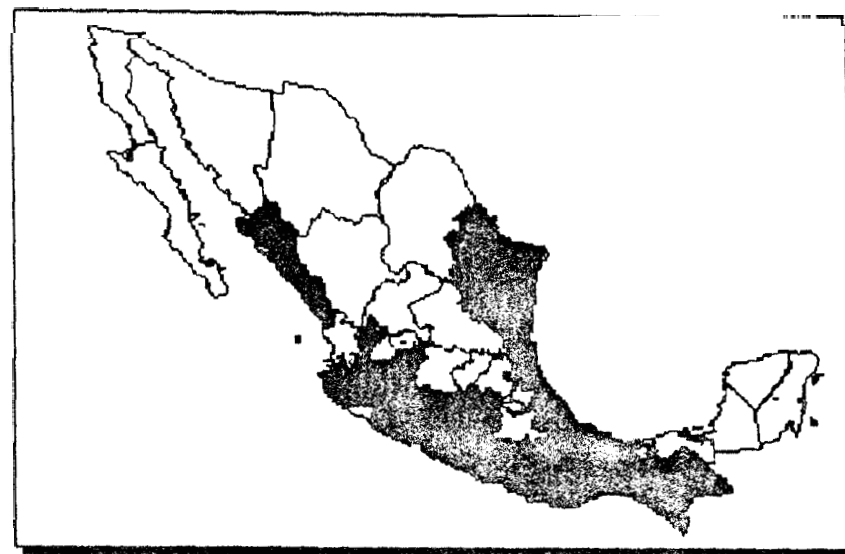
➤ TRAMOS CARRETEROS CON MAYOR INCIDENCIA DE ASALTOS EN EL TRANSPORTE DE CARGA 1998

No.	CARRETERA	TRAMO	No. DE ASALTO
136	México-Veracruz	Texcoco-Lechería, Zona Metropolitana de la Ciudad de México	41
190-D	Autopista 5 de Mayo	Cárcel de Mujeres-Caseta de Peaje	30
57	México-Piedras Negras	Palmillas-Loma Linda, Querétaro	24
		Caseta de Tepotzotlán en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México	19
15	México-Nogales	Culiacán-Mazatlán, Sinaloa	17
145	La Tinaja-Sayula de Alemán	Rodríguez Clara-Sayula de Alemán, Ver.	11

ENTIDADES FEDERATIVAS CON MAYOR INCIDENCIA DELICTIVA 1998

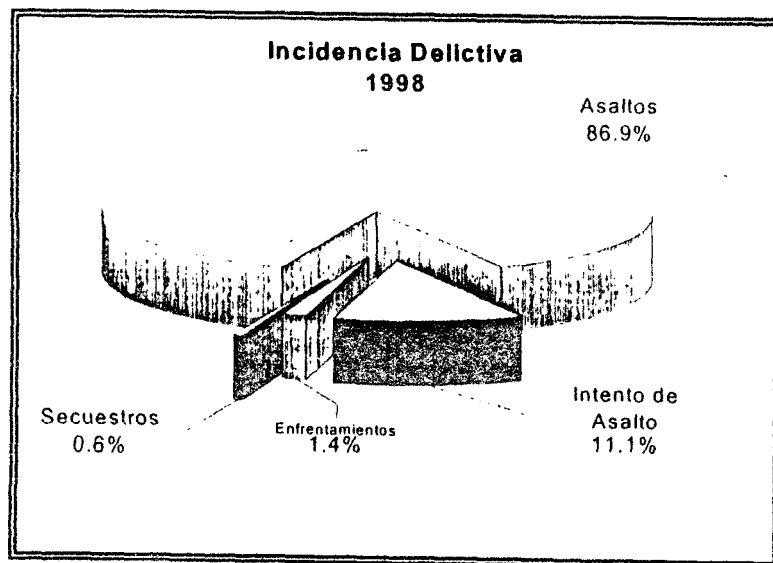
ENTIDADES FEDERATIVAS	TOTAL DE INCIDENCIAS DELICTIVAS
D.F. y su Zona Metropolitana	367
Jalisco	223
Oaxaca	191
Veracruz	187
Guerrero	173
Chiapas	158
Michoacán	124
Sinaloa	110
Resto del País	714
TOTAL	2,247

ENTIDADES CON MAYOR INCIDENCIA DELICTIVA 1998



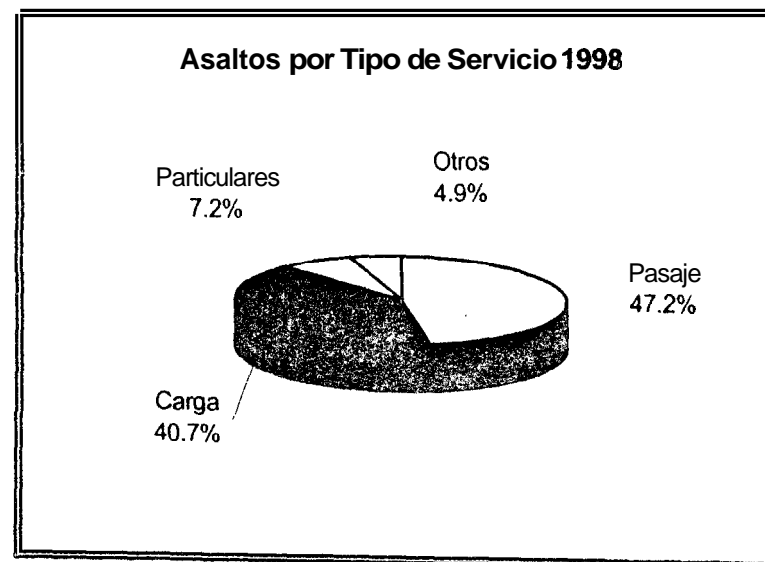
➤ **ASALTOS REGISTRADOS POR TIPO DE SERVICIO 1998**

ILICITO	NUMERO	%
Asaltos	1,952	86.9
Intento de Asalto	249	11.1
Enfrentamientos	32	1.4
Secuestros	14	0.6
Total	2,247	0.0



➤ **INCIDENCIA DELICTIVA EN LAS CARRETERAS DEL PAIS 1998**

MODALIDAD	No. DE ASALTOS	%
Pasaje	921	47.2
Carga	794	40.7
Particulares	141	7.2
Otros	96	4.9
Total	1,952	100.0



INCIDENCIA DELICTIVA MENSUAL 1998

M E S	N U M E R O
ENERO	210
FEBRERO	212
MARZO	261
ABRIL	183
MAYO	200
JUNIO	194
JULIO	195
AGOSTO	174
SEPTIEMBRE	169
OCTUBRE	172
NOVIEMBRE	138
DICIEMBRE	139
T O T A L	2,247

➤ DECOMISO DE ARMAS 1998

CONCEPTO	UNIDADES
Armas	830
Cartuchos	116,113
Detención de Personas	960

➤ ASEGURAMIENTO DE ESTUPEFACIENTES 1998

ESTUPEFACIENTES	Kg.
Mariguana	273,172
Cocaína	5,813
Otros	30

Este documento fue elaborado por la
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Transporte
Dirección General de Autotransporte Federal
Dirección de Desarrollo del Autotransporte Federal
Subdirección de Planeación
Departamento de Análisis Estadístico

Abril, 1998.

002-B.02 Los valores de las principales características geométricas, se resumen en la tabla (002-1) Pág. 9. A excepción de los anchos de corona y calzada, esos valores serán limitativos y deberán aplicarse de acuerdo a lo indicado en el capítulo 005 de este Título.

TABLA 002-1 CLASIFICACION Y CARACTERISTICAS DE LAS CARRETERAS

PROYECTO DEL REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, APROBADO POR REAL DECRETO 13/1992, DEL 17 DE ENERO, PARA ADAPTARLO A LAS NORMAS QUE REGULAN LA PRÁCTICA DEL CICLISMO, SE DA NUEVA REGULACIÓN A LAS PRUEBAS DEPORTIVAS Y SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE, RESPECTO A LAS AUTORIZACIONES ESPECIALES DE CIRCULACIÓN.

La Ley 43/1999, de 25 de noviembre sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo en su Disposición final **única** encomienda al Gobierno la adaptación en el plazo de tres meses del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 13/1992 de 17 de enero a lo previsto en dicha Ley. Es por ello por lo que el presente Real Decreto establece dicha adaptación de las normas que regulan la circulación de ciclistas en su artículo primero, completando las previsiones de la Ley en los correspondientes artículos del Reglamento General de Circulación.

La modificación del Reglamento General de Circulación no se concreta **solamente** a la materia del ciclismo pues todavía quedan por desarrollar algunos aspectos **residuales** de la Ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial como son las pruebas deportivas hasta ahora reguladas por el artículo 108 y el Anexo 2 del Código de la Circulación, preceptos que es preciso derogar reordenando las pruebas deportivas en torno al artículo 55 del Reglamento General de Circulación que trata de las carreras, concursos certámenes u otras pruebas deportivas.

A esta modificación se destina el artículo del presente Real Decreto, en el que se destaca la competencia de las Comunidades Autónomas para autorizar la celebración de pruebas deportivas por vías interurbanas de su **ámbito** territorial, habida cuenta que tienen asumida y traspasada la competencia en materia de espectáculos públicos en general carácter del que participan las pruebas deportivas, cuya singularidad e incidencia en la seguridad vial se salvaguarda a través de un informe vinculante, que emiten con carácter previo a la autorización las Administraciones Públicas encargadas de la vigilancia y regulación de tráfico.

Por otra parte, se pretende la modificación de los artículos y Anexos del Reglamento General de Circulación y del Reglamento General de Vehículos en materia de circulación de vehículos cuyas masas o dimensiones exceden de las máximas establecidas. Así, los artículos 14.2 y 28.6 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, regulan las autorizaciones especiales de circulación para los vehículos que por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superan las masa y dimensiones máximas establecidas y para los trenes turísticos, respectivamente.

Un detallado estudio de los citados preceptos nos lleva a la conclusión de

que resulta excesivo en todos **los** casos planteados una autorización especial de circulación, como sucede con **los** vehículos especiales que por construcción superan permanentemente las masas **o** dimensiones **máximas y** con **los** trenes turísticos que, por definición, son vehículos especiales. En estos dos supuestos el vehículo ya está matriculado, posee una autorización para circular en base a unas características técnicas que no varían, por lo que es innecesario expedir una nueva autorización, aunque **si** parece oportuno regular el tráfico de dichos vehículos para conseguir una circulación segura, introduciendo las oportunas modificaciones en el Reglamento General de Circulación.

Otro caso distinto es el de aquellos vehículos que **por** razón de la **carga** indivisible transportada exceden de las masas **o** dimensiones máximas. En este supuesto la circulación del vehículo con la carga excepcional no está autorizada "**a priori**", puesto **que** su matriculación **solo** autoriza a circular al vehículo en **sí, o** transportando una carga que está dentro de **los** límites máximos reglamentariamente admitidos. Su matriculación se hace en base a unas características predeterminadas que se ven alteradas **substancialmente** por razón de dicha carga. En este supuesto, además de las normas que el Reglamento General de Circulación debe dedicar a su circulación, es donde la autorización especial de circulación es necesaria. Por motivos de seguridad vial, cada autorización **sólo** ampara una circulación determinada, habiéndose suprimido la posibilidad antes existente de que con una misma autorización se pudieran realizar varias circulaciones, toda vez que **lo** habitual es que la carga transportada sea distinta en cada trayecto, por **lo** que resulta aconsejable que la autorización especial se refiera **a** una circulación concreta, previo estudio en cada caso de la incidencia del transporte en el tráfico **y** en la infraestructura de **la** vía.

En su virtud, a propuesta de **los** Ministerios del Interior, de Fomento **y** de industria **y** Energía, previo informe del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado **y** previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dispongo:

ARTÍCULO TERCERO.

3.1. Se modifican **los** artículos: **13**, número **2**; **48**, número **1.4**; **49**, número **2,3,y 4**; **71**; la denominación del Anexo **1**; **y** se añade un Anexo **III**, del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto **13/1992**, de **17** de enero

A. Artículo **13**. Dimensiones del vehículo **y** su carga.

El número **2** queda redactado en **los** siguientes términos:

"**2** El transporte de cargas que inevitablemente rebasen los límites señalados en el apartado anterior deberá realizarse mediante autorizaciones especiales de circulación, conforme al Anexo **III** de este Reglamento"

B. Artículo 48. Velocidades máximas en vías fuera de poblado.

El número **1.4** queda redactado en los siguientes términos:

"Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el Anexo **III** de este Reglamento"

C. Artículo 49. Velocidades mínimas

Se modifican los números **2 y 3** y se añade un número **4**, que quedan redactados de la forma que se indica a continuación.

"**2.** Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias de tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo par la circulación".

"**3.** Cuando un vehículo no puede alcanzar la velocidad mínima y exista peligro de alcance, se deberá utilizar durante la circulación la señal de emergencia".

"**4.** Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves".

D. Artículo 71. Señalización.

El artículo **71** queda redactado en los siguientes términos.

"**1.** Normas de circulación.

Serán las establecidas en el Anexo **III** de este Reglamento, además de las generales de circulación que le sean de aplicación.

2. Señalización.

2.1. Los conductores de vehículos destinados a obras o servicios utilizarán la señal luminosa a que se refiere el artículo **173, V-2** de este Reglamento:

- a. Cuando interrumpan u obstaculicen la circulación, **y únicamente** para indicar su situación a **los** demás usuarios, si se trata de vehículos específicamente destinados a remolcar a **los** accidentados o averiados.
- b. Cuando trabajen en operaciones de limpieza, de conservación, de señalización, en general, de reparación de las vías, **únicamente** para indicar su situación a **los** demás usuarios, si **ésta** puede suponer un peligro para **los** mismos; **y los vehículos** especiales destinados, a estos fines, si se trata de una autopista o autovía, también desde su entrada en la misma hasta llegar al lugar donde se realicen **los** aludidos trabajos.

2.2. Los conductores de tractores, maquinaria agrícola, demás vehículos especiales o vehículos en régimen de transporte especial, deberán utilizar la referida añadir de original señalización luminosa, deberá utilizarse la **luz** de cruce junto con la señal de emergencia se dispone de ella.

2.3. Los conductores de las **maquinas y** vehículos especiales **y**, excepcionalmente, de **los** que no lo sean, empleados para trabajos de construcción, reparación o conservación de vías no están obligados a la observancia de las normas de circulación, siempre que se encuentren realizando dichos trabajos en la zona donde se lleven a cabo, tomen las precauciones necesarias y la circulación sea convenientemente regulada.

2.4. El hecho de no llevar instalado el vehículo la señalización luminosa tendrá la consideración de infracción grave.

E. El Anexo pasa a denominarse Anexo **I** con el siguiente título:

"Anexo **I**. Señales de circulación, marcas viales y señalización de obras, señales manuales, elementos de balizamiento reflectantes, elementos luminosos y de defensa, semáforos, señales de los Agentes de la circulación, de balizamiento, en los vehículos y de los vehículos de transporte".

F. Se añade un nuevo anexo, **III**, con el siguiente contenido:

"Anexo **III**. Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial.

Las normas y condiciones de circulación de **los** vehículos especiales **y** de **los** vehículos en régimen de transporte especial se agrupan **y sistematizan** de la siguiente forma:

Grupo 1º

Normas y condiciones de circulación para vehículos especiales agrícolas

autopropulsados y sus conjuntos que, por construcción, superen permanentemente las masas o dimensiones máximas.

A. Genéricas:

1. Podrán circular por **autovías** rápidas, aunque no alcancen la velocidad de **60Km/h** en llano, cuando no exista itinerario alternativo o vía de servicio adecuada.
2. La circulación se realizará lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, o del arcén, en su caso, manteniendo una separación mínima de **50 m** con el vehículo que le preceda, permitiendo y facilitando el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, deteniéndose si ello fuera preciso, y sin obligar en ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la velocidad o trayectoria de los mismos.
3. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.
4. Llevarán en todo momento el peine o corte desmontado si dispusieran de él.
5. Cuando circulen por carretera de calzada única para ambos sentidos de circulación, irán precedidos inmediatamente por un vehículo piloto que, portando la señal luminosa **V-2**, advierta de su presencia a los demás usuarios de la vía. Cuando circulen por vías de calzada separadas para cada sentido de circulación, el vehículo piloto circulará detrás, para advertir de su presencia a los vehículos que le vayan adelantar.
6. El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste el servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el mismo.
7. Los vehículos especiales deberán disponer de señales luminosas **V-2** distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los mismos, en sus frontales anterior y posterior, así como de señales **V-4, V-5** (optativa de la **V-4**), **V-6, V-16 y V-20**, cuando procedan. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.
8. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía, o las que sean indicadas por las Fuerzas de Vigilancia.
9. Deberá interrumpir su circulación y abandonar la vía, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos u otras causas que supongan un riesgo para la circulación.

- A. Específicas para los que superen 3,75 m de anchura, 4 m de altura o 20,55 m de longitud.**

1. El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo previamente el itinerario, de que no existen limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.
2. Cuando circulen por carreteras de calzada **única** para ambos sentidos de circulación, deberán ir **acompañados** por dos vehículos piloto, equipados con la señal **V-2**, uno delante y otro detrás del vehículo especial, la cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el servicio.
3. Los vehículos de más de **4 m** de anchura cuyo itinerario discurra por vías de calzada **única** para ambos sentidos de circulación, **y los** vehículos de más de **5,50 m** de anchura cuyo itinerario discurra por vías de calzadas separadas para cada sentido de circulación, precisarán acompañamiento de las Fuerzas de Vigilancia del tráfico, debiendo dar cuenta con **72** horas de antelación a la Jefatura de dichas Fuerzas en la provincia de partida del lugar, fecha y hora del inicio del viaje e itinerario previsto.

Grupo 2º

Normas y condiciones de circulación para "vehículos especiales y sus conjuntos destinados a obras **y** servicios que, por construcción, superen permanentemente **las** masas **y** dimensiones máximas.

A. Genéricas:

1. La circulación se realizará **lo** más cerca posible del borde derecho de la calzada, **y** del arcén, en **su** caso, manteniendo una separación mínima de **50 m** con el vehículo que le preceda, permitiendo y facilitando el adelantamiento a **los** vehículos de marcha más rápida, deteniéndose si ello fuera preciso, **y** sin abrigar **en** ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar **bruscamente** la velocidad **y** trayectoria de **los** mismos.
2. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán de la calzada y del arcén.
3. El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste **el** servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el mismo.
4. **Los** vehículos especiales deberán disponer de señales luminosas **V-2** distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de **los** mismos, en su frontales anterior y posterior así como de señales **V-4**, **V-5** (optativa de la **V-4**), **V-6**, **V-16** **y** **V-20**, cuando procedan. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.

5. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que **se** hallen señalizadas en la vía, o las que sean indicadas por las Fuerzas de Vigilancia.
6. Deberá interrumpir su circulación **y** abandonar la vía, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos u otras causas que supongan un riesgo.
7. **El** titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo previamente el itinerario, de que no existen limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.

La velocidad máxima de circulación permitida es de 70 Km/h en condiciones normales, y de 50 Km/h en casos de meteorologías adversa. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que puedan figurar en la tarjeta ITV.

A. Específicas:

1. Vehículo piloto:

No precisará acompañamiento de vehículo piloto en circulación diurna o nocturna si la anchura o longitud máximas no exceden respectivamente de **3 m** ni de **20,55m**, salvo cuando circulen a velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía o cuando su anchura rebase la mitad de la calzada, en cuyo caso les será de aplicación lo previsto en el apartado siguiente.

Cuando sobrepasen las dimensiones señaladas en el párrafo anterior **y** en los casos previstos en el mismo, si circulan por vías de calzadas separadas para cada sentido de circulación precisarán acompañamiento de vehículo piloto detrás; si circulan por vías de calzada **única** para ambos sentidos de circulación un vehículo piloto delante si es de día, **y** uno delante **y** otro detrás si es de noche.. También llevarán un vehículo piloto delante **y** otro detrás si circulan de día a una velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía o cuando su anchura rebase la mitad de la calzada.

El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste el servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el mismo.

2. **Los** vehículos de más de **4 m** de anchura cuyo itinerario discurra por vías de calzada **única** para ambos sentidos de circulación, **y los** vehículos de más de **5,50 m** de ancho cuyo itinerario discurra por vías de calzadas separadas para cada sentido precisarán acompañamiento de las Fuerzas de Vigilancia del Tráfico, debiendo dar cuenta con **72**

horas de antelación a la Jefatura de dichas Fuerzas en la provincia de partida de lugar, fecha y hora del inicio del viaje e itinerario previsto.

Grupo 3º

Normas y condiciones de circulación para los demás vehículos especiales.

Circularán de acuerdo con las establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el articulado de este reglamento.

El itinerario de los trenes turísticos será determinado por la Autoridad competente en materia de regulación y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta las características de la vía, del tráfico y la concurrencia con otros usuarios.

GRUPO 4º

Norma y condiciones de circulación para vehículos en régimen de transporte especial al superar, por razón de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas.

A. Genéricas

La puesta en circulación de estos vehículos deberá estar amparada por la autorización especial previa, contemplada en el artículo 14.2 del Reglamento General de Vehículos Su circulación se ajustará a las normas generales del Reglamento General de Circulación que le sean de aplicación, a las que, con carácter preferente, se fijen en la autorización especial de circulación y, además, a las siguientes:

1. La circulación se realizará lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, o del arcén, en su caso, manteniendo una separación mínima de 50 m con el vehículo que le proceda, permitiendo y facilitando el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, deteniéndose si ello fuera preciso, y sin obligar en ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la velocidad o trayectoria de los mismo.
2. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.
3. El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal V-2 mientras preste el servicio, lo cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el mismo.
4. Los vehículos en régimen de transporte especial deberán disponer de

señales luminosas **V-2** distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los mismos, en sus frontales anterior y posterior, así como de señales **V-4, V-5** (optativa de la **V-4**), **V-6, V-16 y V-20**, cuando procedan. Asimismo utilizarán permanentemente al alumbrado de cruce.

5. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía o las que sean indicadas por las Fuerzas de Vigilancia.
6. Deberá interrumpir su circulación y abandonar la vía con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos u otras causas que supongan un riesgo para la circulación.
7. En vías Urbanas deberán seguir el itinerario determinado por la Autoridad Municipal.
8. El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo previamente el itinerario, de que no existen limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.

A. Específicas

1. Cuando no superen los **3.m** de anchura, **20,55 m** de longitud o **44 Tm** de masa máxima autorizada:

La velocidad máxima de circulación permitida será de **70 Km/h** en condiciones normales, y de **50 Km/h** en casos de meteorología adversa. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta **ITV**.

Podrán circular de día y de noche.

No precisarán acompañamiento de vehículo piloto, salvo cuando circulen a una velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía, o cuando su anchura rebase la mitad de la calzada, en cuyo caso llevarán el mismo que se determina en el apartado siguiente.

2. Cuando excedan de los límites del apartado anterior y no superen **3,5 m** de anchura, **25 m** de longitud u **80 Tm** de masa máxima autorizada:

La velocidad máxima de circulación permitida será de **60 Km/h** en condiciones normales, y de **40 KM/h** en caso de meteorología adversa. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta **ITV**.

Podrán circular de día y de noche.

Deberán llevar un vehículo piloto detrás cuando circulen por vías con

calzadas separadas para cada sentido de circulación. Cuando **circulen** por carreteras de calzada **única** para ambos sentidos de **circulación** deberán llevar un vehículo piloto delante **si** circulan de día, **y** uno delante **y** otro detrás si circulan de noche **o** si **lo** hacen a velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía **o** si su anchura rebasa **la** mitad de la calzada.

El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste el servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente **la** finalizar el mismo.

3. Cuando superen alguno de **los** límites fijados en **el** apartado anterior:

La velocidad máxima de circulación permitida será fijada en dicho apartado

Podrán circular de noche salvo cuando en la autorización especial de circulación se determine **lo** contrario.

Deberán llevar un vehículo piloto detrás cuando circulen por vías con calzadas separadas para cada sentido de circulación. Cuando circulen por carreteras de calzada **única** para ambos sentidos de **circulación** llevarán uno delante **y** otro detrás.

El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste el servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente **al** finalizar el mismo.

Los vehículos de más de **4 m** de anchura cuyo itinerario discorra por vías de calzada **única** para ambos sentidos de circulación, **y** **los** vehículos de más de **5,50 m** de anchura cuyo itinerario discorra **por** vías de calzadas separadas para cada sentido de circulación, precisarán acompañamiento de las Fuerzas de Vigilancia del Tráfico, debiendo dar cuenta con **72** horas de antelación **a** la Jefatura **de** dichas Fuerzas en la provincia de partida del lugar, fecha **y** hora del inicio del viaje e itinerario previsto".

2. Se modifican **los** siguientes artículos: **14; 28**, número **6**; el Anexo **II**, apartados **A y B**; el Anexo **XI**; **y** se añade el apartado **F)** al Anexo **XIII**, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por real Decreto **2822/1998**, de **23** de diciembre.

A. Artículo 14. Masas y dimensiones.

El artículo **14** queda redactado en **los** siguientes términos:

"Artículo 14 Masa y dimensiones:

1. La puesta en circulación de **los** vehículos se ajustará en cuanto a sus masas, dimensiones y presión sobre el pavimento, a **lo** establecido en la reglamentación que recoge en el Anexo **I** y a las disposiciones que se determinan en el Anexo **IX** de este reglamento
2. **Los** vehículos que, por razón de la carga indivisible transportada, excedan de

las masas o dimensiones máximas determinadas en **los** Anexos expresados en el párrafo anterior, podrán circular siempre que vayan provistos de autorización especial de circulación que expedirá **el** Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, de acuerdo con **lo** determinado en el Anexo **XIII**, conforme a las normas establecidas en el Reglamento General de Circulación.

A estos efectos, se entiende por carga indivisible aquélla que para su transporte por carretera no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que debido a sus dimensiones a masas, no pueda ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carreteras o vehículo articulado que se ajuste en todos **los** sentidos a las masas y dimensiones máximas autorizadas.

3. **Los** vehículos especiales que sobrepasen permanentemente las masas o dimensiones máximas establecidas en **los** Anexos **I** y **IX** citados no precisarán de autorización especial previa y circularán conforme a las normas previstas en el Reglamento General de Circulación.

A. Artístico 28. Matriculación de **los** vehículos.

El número 6 queda redactado en **los** siguientes términos:

"6 **Los** trenes turísticos ajustarán su circulación a **lo** dispuesto en el Anexo **III** del Reglamento General de Circulación.

B. Anexo **II**. Tren turístico.

La definición de tren turístico contenido en el Anexo **II**. A y **B.80** queda modificada en **los** siguientes términos:

"Tren turístico: Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las normas contenidas en el Anexo **III** del Reglamento General de

Circulación".

C. Anexo **XI**. Señal **V-2**

Los números **2.2**, **2.3**, **2.4** y **2.5** del Anexo **XI**. Señal **V-2**, tendrán el siguiente contenido:

2.2. Los tractores agrícolas, maquinaria agrícola y demás vehículos especiales que no superen las masas o dimensiones máximas determinadas en **los** Anexos **I y IX** de este Reglamento, tanto de día como de **noche**, siempre que circulen por vías de uso público a una velocidad que no supere **los 40** Kilómetros por hora. Están exentos de la obligación de instalar dicha señalización luminosa **los** motocultores y **maquinas** equiparadas. En caso de avería de esta señal luminosa deberá utilizarse la luz de cruce, junto con la **señal** de emergencia si se dispone de ella.

2.3. Los vehículos descritos en el apartado anterior que superen tales masas o dimensiones máximas y **los** vehículos en régimen de transporte especial, de acuerdo con lo prescrito en el Anexo **III** del Reglamento General de Circulación

4. Las columnas militares, en las unidades de cabeza y cola.
5. Vehículos piloto, de acompañamiento o escolta privados, **cuando** presten servicios en la circulación de vehículos especiales y en 'régimen de transporte especial y manifestaciones deportivas";

A. Anexo **XIII**. Matriculación.

Se añade el apartado **F)** al Anexo **XIII**. Matriculación, que tendrá el siguiente contenido:

F) Autorizaciones especiales de circulación.

De acuerdo con lo establecido en el artículo **14**, apartado **2** de este Reglamento y para el supuesto previsto en el mismo, el interesado deberá aportar a **los** efectos del artículo **28**, apartado **4**, párrafo segundo del presente Reglamento, solicitud en impreso modelo oficial que facilitará el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, en sus Servicios Centrales y **Periféricos**, a la que se acompañarán **los** documentos siguientes:

1. Los relativos a la identidad y representación se especifican en el apartado A), número 1º y 3º de este Anexo.
2. Original o fotocopia cotejada de la tarjeta **ITV**, con la inspección periódica en vigor, que acredite que las masas del transporte no sobrepasan las máximas técnicas admisibles certificadas en la misma.
3. Original o fotocopia cotejada de la autorización de transporte o licencia comunitaria de transporte según proceda.
4. Croquis del **vehículo y** la distribución de **su** carga, con expresión de la masa total, de la masa por eje, de la presión sobre el pavimento, de la distancia entre ejes, **y** de las dimensiones máximas incluida la carga.

Las autorizaciones serán expedidas:

- a. Cuando el recorrido discurra por una sola provincia, por la Jefatura de Tráfico de la misma, previo informe vinculante de **los** titulares de las vías por las que se pretenda circular, que **se** circunscribirá exclusivamente a la compatibilidad de la circulación en relación con la infraestructura de la carretera.
- b. Cuando el recorrido discurra por dos o más provincias de una misma Comunidad Autónoma, por **la** Jefatura de Tráfico de la provincia de origen, previo informe al que se refiere el apartado anterior.
- c. Cuando el recorrido discurra por más de una Comunidad Autónoma, por **los** Servicios Centrales del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, previo informe al que se refiere al apartado a)".

DISPOSICIONES ADICIONALES.

Primera.

A **los** efectos de lo dispuesto en **la** Disposición Final **Única**, número **2**, de la Ley **43/1999**, de **25** de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, las normas que afectan a **los** elementos de seguridad, no serán exigibles a **los** conductores de bicicletas que circulen por vías de **acceso** al territorio español **y** justifiquen que en **su** país de origen **no** son obligatorias, debiéndose proveer de **los** mismos en el primer lugar en que se **expendan** dichos elementos de seguridad.

Segunda.

Por el Ministerio de Fomento se diseñará e incluirá en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación y Marcas Viales de la señal prevista en el artículo **38.1.3.**

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

La obligación impuesta en el artículo 118.1 párrafo tercero a los ciclistas de los casco de protección cuando circulen por vías interurbanas no será exigible hasta pasados seis meses de la entrada en vigor del presente Real Decreto.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

Quedan derogados el artículo 108 y el Anexo 2 del Código de la Circulación, y cuantas disposiciones de igual o inferior rasgo se opongan al presente Real Decreto.

DISPOSICIONES FINALES.

Primera.

El presente Real Decreto entrará en vigor al mes de su aplicación en el boletín Oficial del Estado.

Segunda.











Se faculta a los Ministros del Interior y de Fomento, en el ámbito de sus respectivas competencias, para modificar por Orden los anexo de este Real Decreto, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación y Reglameoto General de Vehículos.



Velocidades mínimas. —

Cuando un vehículo no puede ~~exceder~~ la velocidad mínima y existe peligro de ~~accidente~~, se deberá utilizar durante la circulación la señal de emergencia. (Luzes intermitente).




EN LA UNIÓN EUROPEA

-  Todo sobre la Unión Europea
-  Publicaciones y Documentos de la U.E.
-  Repertorio Legislativo Comunitario sobre Transporte
 - Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (Artículos 70 a 80)
 - Legislación Vigente
 - Medidas Nacionales de Transposición
-  Legislación en preparación
 - Propuestas de la Comisión
 - Consejo de la Unión (Transportes)
 - Dictamen del Comité de las Regiones
 - Jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia
-  Reglamento N° 3820/85, sobre tiempos de conducción
-  Reglamento N° 3821/85, relativo al **tacógrafo**
-  Reglamento N° 3298/94, relativo a los Ecopuntos
-  Reglamento N° 1524/96, modificación al 3298/94
-  Reglamento N° 2135/98, relativo al tacógrafo digital
-  Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista y reconocimiento recíproco de los diplomas

EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

LEGISLACIÓN SOBRE TRÁFICO

-  Repertorio de Legislación Española sobre Tráfico
-  R.D. Reglamento General de Conductores
-  R.D. 1110/1999 de 25.6.99 Modificación Reglamento General de Conductores

Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera

Modificaciones posteriores:

Modificado por 390R3314 (DO L 318 17.11.90 p.20)

Modificado por 390R3572 (DO L 353 17.12.90 p.12)

Modificado por 392R3688 (DO L 374 22.12.92 p.12)

Modificado por 194N

Recogido en 294A0103(63) (DO L 001 03.01.94 p.422)

Derogado por 394D0451 (DO L 187 22.07.94 p.9)

Modificado por 395R2479 (DO L 256 26.10.95 p.8)

Modificado por 397R1056 (DO L 154 12.06.97 p.21)

Modificado por 398R2135 (DO L 274 09.10.98 p.1)

REGLAMENTO (CEE) N° 3821/85 DEL CONSEJO

de 20 de diciembre de 1985 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y , en particular , su artículo 75.

Vista la propuesta de la Comisión (1).

Visto el dictamen del Parlamento Europeo (2).

Visto el dictamen del Comité económico y social (3).

Considerando que el Reglamento (CEE) n ° 1463/70 (4) , modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) n ° 2828/77 (5) , ha introducido un aparato de control en el sector de los transportes por carretera ;

Considerando que, habida cuenta de las modificaciones que se exponen seguidamente, es conveniente, por razones de claridad, reunir en un texto único el conjunto de disposiciones aplicables en la materia y , por consiguiente , derogar el Reglamento (CEE) n ° 1463/70; que, no obstante, es conveniente mantener en vigor , durante un período determinado, la exención prevista en el apartado 1 del artículo 3 para determinados transportes de viajeros ;

Considerando que la utilización de un aparato de control que indique los bloques de tiempos contemplados en el Reglamento (CEE) n ° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (6), puede garantizar un control eficaz de dichas disposiciones;

Considerando que únicamente puede imponerse la obligación de utilizar un aparato de control de este tipo a los vehículos matriculados en los Estados miembros; que, por otra parte, algunos de estos vehículos pueden excluirse sin inconvenientes del ámbito de aplicación del presente Reglamento ;

Considerando que los Estados miembros deben estar facultados, con autorización de la Comisión, para dispensar a determinados vehículos de la aplicación del presente Reglamento en circunstancias excepcionales; que , en casos de urgencia, es preciso que dichas dispensas puedan concederse para un tiempo limitado sin previa autorización de la Comisión;

Considerando que, para que resulte eficaz, el aparato de control debe tener un funcionamiento seguro y un modo de empleo fácil , y ha de estar concebido de modo que excluya al máximo las posibilidades de fraude; que, a tal fin, es necesario en particular que el aparato de control facilite a cada conductor, en hojas individuales, las indicaciones de los distintos bloques de tiempo de forma suficientemente precisa y fácilmente identificable;

Considerando que un registro automático de otros elementos de la marcha del vehículo, tales como la velocidad y

recorrido, puede contribuir notablemente a la seguridad en carretera y a la conducción racional de aquél y que, por consiguiente, parece oportuno prever que el aparato los registre asimismo;

Considerando que es necesario establecer normas comunitarias para la construcción e instalación de los aparatos de control y prever un procedimiento de homologación CEE, con objeto de evitar, en el territorio de los Estados miembros, cualquier obstáculo a la matriculación, puesta en circulación o utilización de dichos aparatos;

Considerando que, en caso de discrepancias sobre una homologación CEE entre los Estados miembros y siempre que los Estados de que se trate no hubieran llegado a un acuerdo en un plazo de seis meses, es conveniente que la Comisión pueda decidir la controversia mediante Decisión;

Considerando que, a los efectos de la aplicación del presente Reglamento y en prevención de abusos, resultaría útil la expedición de una copia de sus hojas de registro a los conductores que la soliciten;

Considerando que los objetivos de control de los tiempos de trabajo y de descanso precedentemente contemplados requieren que los empresarios y los conductores hayan de velar por el buen funcionamiento del aparato, mediante el cumplimiento riguroso de las operaciones exigidas por la regulación;

Considerando que, como consecuencia de la sustitución de la semana móvil por la semana fija, deben modificarse las disposiciones relativas al número de hojas de registro que debe llevar consigo el conductor;

Considerando que el progreso de la técnica requiere una rápida actualización de las disposiciones técnicas definidas en los Anexos del presente Reglamento; que, para facilitar la aplicación de las medidas necesarias a tal fin, es conveniente prever un procedimiento de estrecha cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el seno de un Comité consultivo;

Considerando que es conveniente que los Estados miembros intercambien las informaciones disponibles sobre las infracciones que se hubieren comprobado;

Considerando que, para garantizar un funcionamiento seguro y regular del aparato de control, es conveniente prever condiciones uniformes para las verificaciones y controles periódicos a los que debe someterse el aparato instalado,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO :

CAPÍTULO I **Principios y ámbito de aplicación**

Artículo 1

El aparato de control, tal como se define en el presente Reglamento, deberá cumplir en lo que se refiere a las condiciones de construcción, instalación, utilización y control, las disposiciones del mismo, incluidos los Anexos I y II.

Artículo 2

A los fines del presente Reglamento, serán aplicables las definiciones que figuran en el artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 3820/85.

Artículo 3

1. El aparato de control, se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 4 y en el apartado 1 del artículo 14 del Reglamento (CEE) n° 3820/85.

2. Los Estados miembros podrán dispensar de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos contemplados en el apartado 1 del artículo 13 del Reglamento (CEE) n° 3820/85. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las dispensas concedidas en virtud del presente apartado.

3. Los Estados miembros, previa autorización de la Comisión, podrán dispensar de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos destinados a los transportes contemplados en el apartado 2 del artículo 13 del Reglamento (CEE) n° 3820/85. En caso de urgencia, podrán conceder una dispensa temporal no superior a treinta días, que se notificará inmediatamente a la Comisión. La Comisión notificará a los otros Estados miembros las dispensas concedidas en virtud del presente apartado.

4 . Para los transportes nacionales, los Estados miembros podrán exigir, a todos los vehículos para los que no lo exige el apartado 1, la instalación y utilización de un aparato de control con arreglo al presente Reglamento .

CAPÍTULO II

Homologación

Artículo 4

Cada solicitud de homologación CEE para un modelo de control o de hoja de registro, acompañada de los documentos descriptivos adecuados, deberá ser presentada al Estado miembro por el fabricante o por su mandatario. Para un mismo modelo de aparato de control o de hoja de registro, dicha solicitud podrá presentarse únicamente a un Estado miembro.

Artículo 5

Cada Estado miembro concederá la homologación CEE a cada modelo de aparato de control o cada modelo de hoja de registro que se ajuste a lo dispuesto en el Anexo I, siempre que este en condiciones de velar por la conformidad de la producción con el modelo homologado.

Las modificaciones o adiciones a un modelo homologado deberán someterse, ante el Estado miembro que hubiere concedido la homologación CEE inicial a una homologación CEE de modelo complementario.

Artículo 6

Los Estados miembros asignarán al solicitante una marca de homologación CEE que se ajuste al modelo establecido en el Anexo II para cada modelo de aparato de control o de hoja de registro que homologuen en virtud del artículo 5 .

Artículo 7

Las autoridades competentes del Estado miembro al que se haya presentado la solicitud enviarán a las de los otros Estados miembros, en el plazo de un mes, una copia de la ficha de homologación, acompañada de una copia de los documentos descriptivos necesarios, o bien les comunicarán la denegación de homologación, para cada modelo de aparato de control o de hoja de registro que homologuen o cuya homologación denieguen; en caso de denegación, comunicarán las razones de la decisión .

Artículo 8

1 . Si el Estado miembro que hubiere procedido a la homologación CEE contemplada en el artículo 5 comprobare que determinados aparatos de control u hojas de registro que lleven la marca de homologación CEE por él asignada no se ajustan al modelo homologado, adoptará las medidas necesarias para garantizar la conformidad de la producción con el modelo. Dichas medidas podrán llegar, en su caso, a la retirada de la homologación CEE .

2 . El Estado miembro que haya concedido una homologación CEE deberá revocarla si se estimare que el aparato de control o la hoja de registro objeto de la homologación no se ajustan al presente Reglamento, incluidos sus Anexos, o presentan en su utilización, un defecto de carácter general que las hace inadecuadas para su destino .

3 . Si el Estado miembro que hubiere concedido una homologación CEE fuere informado por otro Estado miembro de la existencia de uno de los casos contemplados en los apartados 1 y 2, adoptará asimismo, previa consulta a este último, las medidas previstas en dichos apartados, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5 .

4 . El Estado miembro que comprobare la existencia de uno de los casos previstos en el apartado 2 podrá suspender hasta nuevo aviso la puesta en el mercado y la puesta en servicio de los aparatos de control o de las hojas. Lo mismo ocurrirá en los casos previstos en el apartado 1 para los aparatos de control o las hojas dispensadas de la comprobación inicial CEE si el fabricante, previo aviso, no los adecua al modelo aprobado o a los requisitos del presente Reglamento .

En cualquier caso, las autoridades competentes de los Estados miembros se informarán mutuamente e informarán a la Comisión, en el plazo de un mes, de la retirada de las homologaciones CEE concedidas y de las demás medidas adoptadas con arreglo a los apartados 1, 2 y 3, así como de las razones que justifiquen tales medidas.

5. Si el Estado miembro que ha procedido a una homologación CEE impugnara la existencia de los casos, previstos en los apartados 1 y 2, de los que se le ha informado, los Estados miembros interesados procurarán resolver la Controversia. Se mantendrá informada a la Comisión.

Si, en un plazo de cuatro meses a partir de la información contemplada en el apartado 3, las conversaciones entre los Estados miembros no hubieren llegado a un acuerdo, la Comisión, previa consulta a los expertos de todos los Estados miembros y estudio de todos los factores correspondientes, por ejemplo económicos y técnicos, adoptará en un plazo de seis meses una decisión, que se notificará a los Estados miembros interesados y se comunicará simultáneamente a los otros Estados miembros. La Comisión fijará, según los casos, el plazo de entrada en vigor de su decisión.

Artículo 9

1. El solicitante de la homologación CEE para un modelo de hoja de registro deberá especificar en su solicitud el modelo o modelos de aparatos de control para los que va a utilizarse dicha hoja y facilitará, a los fines de ensayo de la hoja, un aparato adecuado del tipo o tipos correspondientes.

2. Las autoridades competentes de cada Estado miembro indicarán en la ficha de homologación del modelo de la hoja de registro el modelo o modelos de aparatos de control para los que puede utilizarse el modelo de hoja.

Artículo 10

Si el aparato llevare la marca de homologación CEE prevista en el artículo 6 y la placa de instalación mencionada en el artículo 12, los Estados miembros no podrán denegar la matriculación ni prohibir la puesta en circulación o el uso de los vehículos equipados con el aparato de control por motivos inherentes a tal equipamiento.

Artículo 11

Cada decisión por la que se deniegue o retire la homologación de un modelo de aparato de control o de hoja de registro adoptada en virtud del presente Reglamento, deberá estar precisamente motivada. Será notificada al interesado, indicando los recursos que ofrezca la legislación en vigor en los Estados miembros y los plazos en los que pueden presentarse dichos recursos.

CAPÍTULO III Instalación y control

Artículo 12

1. Únicamente podrán realizar las operaciones de instalación y reparación del aparato de control los instaladores o talleres autorizados a tal fin por las autoridades competentes de los Estados miembros, una vez oído, si así lo exigieren dichas autoridades, el dictamen de los fabricantes autorizados.

2. El instalador o taller autorizado pondrá una marca especial en los precintos que aplique. Las autoridades competentes de cada Estado miembro llevarán un registro de las marcas utilizadas.

3. Las autoridades competentes de los Estados miembros se informarán mutuamente de la lista de instaladores o talleres autorizados y se facilitarán una copia de las marcas utilizadas.

4. La conformidad de la instalación del aparato de control con los requisitos del presente Reglamento estará certificada por la placa de instalación fijada en las condiciones previstas en el Anexo I.

CAPÍTULO IV Disposiciones relativas a la utilización

Artículo 13

El empresario y los conductores deberán velar por el buen funcionamiento y la correcta utilización del aparato .

Artículo 14

1 . El empresario entregará a los conductores un número suficiente de hojas de registro, habida cuenta del carácter individual de dichas hojas, de la duración del servicio y de la obligación de sustituir, en su caso, las hojas estropeadas o que hubiere retirado un agente encargado del control. El empresario únicamente facilitará a los conductores hojas de un modelo homologado que puedan utilizarse en el aparato instalado en el vehículo .

2 . La empresa conservará debidamente las hojas de registro durante un año por lo menos después de su utilización y facilitará una copia de las mismas a los conductores interesados que así lo soliciten. Las hojas deberán presentarse o entregarse cuando los agentes encargados del control lo soliciten .

Artículo 15

1 . Los conductores no deberán utilizar hojas de registro manchadas o estropeadas. A tal fin, éstas deberán estar protegidas adecuadamente .

En caso de deterioro de una hoja que contenga registros, los conductores deberán adjuntar la hoja deteriorada a la hoja de reserva que se haya utilizado en su lugar.

2 . Los conductores utilizarán hojas de registro todos los días que conduzcan, a partir del momento en que tomen a su cargo el vehículo. La hoja de registro no se retirará antes de que finalice el periodo de trabajo diario, excepto si se autorizare su retirada. No podrá utilizarse ninguna hoja de registro durante un período mayor que aquel para el que se hubiere previsto .

Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, los conductores no puedan utilizar el aparato instalado en el mismo, los bloques de tiempos indicados en las letras b) , c) y d) del segundo guión del apartado 3 deberán consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios.

Cuando haya más de un conductor en el vehículo, realizarán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que las informaciones contempladas en los puntos 1 a 3 de la Sección II del Anexo I estén recogidas en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

3 . Los conductores :

- velarán por la concordancia entre el marcado horario de la hoja y la hora oficial del país de matriculación del vehículo ,

- accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes :

- a) con el signo * : el tiempo de conducción ;

- b) con el signo * : los demás tiempos de trabajo ;

- c) con el signo * : el tiempo de disponibilidad, a saber :

- el tiempo de espera, es decir, el período durante el cual los conductores no están obligados a permanecer en su puesto de trabajo, excepto para responder a posibles llamadas con objeto de emprender o de reemprender la conducción o de realizar otros trabajos.

- el tiempo en que permanecen al lado de otro conductor, durante la marcha del vehículo.

- el tiempo en que se encuentran en una litera, durante la marcha del vehículo.

- d) con el signo * : las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario.

4 . Cada Estado miembro podrá permitir que, en las hojas de registro utilizadas en vehículos matriculados en su territorio, todos los períodos de tiempo contemplados en las letras b) y c) del segundo guión del apartado 3 se registren con el signo * .

5 . El conductor deberá indicar en la hoja de registro lo siguiente :

- a) su nombre y apellido, al comenzar cada hoja ;
- b) el lugar y fecha, al comenzar y al acabar la hoja ;
- c) el número de matrícula del vehículo al que haya estado destinado antes del primer viaje registrado en la hoja y al que se le destina a continuación, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de la hoja;
- d) la lectura del cuentakilómetros :
 - antes del primer viaje registrado en la hoja.
 - al finalizar el último viaje registrado en la hoja.
 - en caso de cambio de vehículo durante la jornada de servicio (cuentakilómetros del vehículo al que se le hubiere destinado y cuentakilómetros del vehículo al que se le va a destinar).
- e) en su caso, la hora de cambio del vehículo .

6 . El aparato deberá estar fabricado de forma que los agentes encargados del control puedan leer una vez abierto, en su caso, el aparato, los registros relativos a las nueve horas anteriores a la hora del control, sin deformar, estropear o manchar la hoja.

Además, el aparato deberá estar concebido de forma que se pueda comprobar, sin abrir la caja, que se efectúan los registros .

7 . El conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo soliciten los agentes de control, las hojas de registro de la semana en curso y, en cualquier caso, la hoja del último día de la última semana anterior en la que condujo .

Artículo 16

1 . En caso de avería o funcionamiento defectuoso del aparato, el empresario deberá hacerlo reparar, por un instalador o un taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan.

Si el regreso a la oficina central únicamente **pudiere** efectuarse después de un período superior a una semana a partir del día de la avería o de la comprobación del funcionamiento defectuoso, la reparación deberá ser efectuada en el camino .

Los Estados miembros podrán prever, en el marco de las disposiciones previstas en el artículo 19, la concesión a las autoridades competentes de la facultad de prohibir el uso de los vehículos en caso de que no se repare la avería o el funcionamiento defectuoso en las condiciones anteriormente establecidas .

2 . Durante el período de avería o de funcionamiento defectuoso del aparato, los conductores deberán indicar los datos relativos a los bloques de tiempos, en la medida en que **no los** registre correctamente el aparato, en la hoja o las hojas de registro o en una hoja ad hoc que deberá adjuntarse a la hoja de registro .

CAPÍTULO V ***Disposiciones finales***

Artículo 17

Las modificaciones necesarias para la adaptación de los Anexos al progreso **técnico** se introducirán con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 18 .

Artículo 18

1 . para la adaptación del presente Reglamento al progreso técnico, se crea un Comité, en lo sucesivo **denominado « Comité »**, que estará compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la

Comisión.

2. El Comité establecerá su reglamento interno.

3. En los casos en que se haga referencia al procedimiento definido en el presente artículo, el Comité será convocado por su Presidente, bien por propia iniciativa, bien a instancia del representante de un Estado miembro.

4. El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre el proyecto en el plazo que fije el Presidente en función de la urgencia de la cuestión. Se pronunciará por mayoría cualificada, con arreglo al apartado 2 del artículo 148 del Tratado CEE. El Presidente no participará en la votación.

5 a) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando se ajusten al dictamen del Comité.

b) Cuando las medidas previstas no se ajusten al dictamen del Comité, o a falta de dictamen, la Comisión podrá presentar sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban adoptarse. El Consejo decidirá por mayoría cualificada.

c) Si, transcurrido un plazo de tres meses a partir de la convocatoria del Consejo, éste no hubiere decidido, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

Artículo 19

1. Los Estados miembros adoptarán, con la debida antelación y previa consulta a la Comisión, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para la aplicación del presente Reglamento.

Dichas disposiciones se referirán, entre otras, a la organización, procedimiento e instrumentos de control, así como a las sanciones aplicables en caso de infracción.

2. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua para la aplicación del presente Reglamento y el control del mismo.

3. En el marco de esta asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros se comunicarán regularmente todas las informaciones disponibles relativas a:

- las infracciones del presente Reglamento cometidas por los no residentes y las sanciones aplicadas a tales infracciones,
- las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes para las mismas infracciones cometidas en otros Estados miembros.

Artículo 20

Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 1463/70.

No obstante, seguirá aplicándose el apartado 1 de su artículo 3, hasta el 31 de diciembre de 1989, a los vehículos y conductores destinados a los transportes internacionales regulares de viajeros, en la medida en que los vehículos que efectúen dichos servicios no estén equipados con un aparato de control utilizado con arreglo al presente Reglamento.

Artículo 21

El presente Reglamento entrará en vigor el 29 de septiembre de 1986.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 1985.

Por el Consejo

El Presidente

R. KRIEPS

- (1) DO n° C 100 de 12 . 4 . 1984 , p. 3 y DO n° C 223 de 3 . 9 . 1985 , p. 5 .
- (2) DO n° C 122 de 20 . 5 . 1985 , p. 168 .
- (3) DO n° C 104 de 25 . 4 . 1985 , p. 4 y DO n° C 303 de 25 . 11 . 1985 , p. 29 .
- (4) DO n° L 164 de 27 . 7 . 1970 , p. 1 .
- (5) DO n° L 334 de 24 . 12 . 1977 , p. 1 .
- (6) DO n° L 370 de 31 . 12 . 1985 , p. 1 .

ANEXO I **CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN, DE ENSAYO, DE INSTALACIÓN Y DE CONTROL**

I. DEFINICIONES

Con arreglo al presente Anexo, se entenderá por :

a) aparato de control:

el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera , para indicar y registrar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores;

b) hoja de registro:

la hoja concebida para recibir y fijar registros, que debe colocarse en el aparato de control y en la que los dispositivos impresores del mismo inscriben ininterrumpidamente los diagramas de los datos que deban registrarse;

c) constante del aparato de control:

la característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida de 1 km; dicha constante deberá expresarse, bien en revoluciones por kilómetro ($k = \dots \text{ r/km}$), bien en impulsos por kilómetro ($k = \dots \text{ imp/km}$);

d) coeficiente característico del vehículo:

la característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el aparato de control (toma de salida de la caja de cambio en determinados casos, rueda del vehículo en otros casos), cuando el vehículo recorre la distancia de 1 km en condiciones normales de ensayo (véase punto 4 de la sección VI del presente Anexo). El coeficiente característico se expresa, bien en revoluciones por kilómetro ($w = \dots \text{ r/km}$), bien en impulsos por kilómetro ($w = \dots \text{ imp/km}$);

e) circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas:

la media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medida de dichas distancias deberá hacerse en condiciones normales de prueba (véase punto 4 de la sección VI del presente Anexo) y se expresará en la forma « $l = \dots \text{ mm}$ » .

II. CARACTERÍSTICAS GENERALES Y FUNCIONES DEL APARATO DE CONTROL

El aparato deberá registrar los elementos siguientes:

- 1) distancia recorrida por el vehículo ;
- 2) velocidad del vehículo ;
- 3) tiempo de conducción ;
- 4) otros tiempos de trabajo y tiempos de disponibilidad ;
- 5) interrupciones de trabajo y tiempos de descanso diarios ;

6) apertura de la caja que contiene la hoja de registro.

Para los vehículos utilizados por dos conductores, el aparato deberá permitir el registro de los tiempos contemplados en los puntos 3, 4 y 5 simultáneamente y por separado en dos hojas distintas.

III. CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN DEL APARATO DE CONTROL

a) Generalidades

1. Para el aparato de control, son obligatorios los dispositivos siguientes:

1.1. dispositivos indicadores:

- de la distancia recorrida (contador totalizador),
- de la velocidad (cuenta revoluciones),
- de tiempo (reloj);

1.2. dispositivos de registro que incluyan:

- un registrador de la distancia recorrida,
- un registrador de la velocidad,
- un registrador de tiempo o varios que se ajusten a las condiciones establecidas en el punto 4 de la letra c) de la sección III;

1.3. Un dispositivo marcador que indique en la hoja de registro toda apertura de la caja que contiene dicha hoja.

2. La posible presencia en el aparato de dispositivos distintos de los anteriormente enumerados no deberá perturbar el correcto funcionamiento de los dispositivos obligatorios ni dificultar su lectura.

El aparato deberá presentarse a la homologación provisto, en su caso, de dichos dispositivos complementarios.

3. Materiales

3.1. Todos los elementos que formen parte del aparato de control deberán estar fabricados con materiales de estabilidad y resistencia mecánica suficientes y de características eléctricas y magnéticas invariables.

3.2. Todo cambio de un elemento del aparato o de la naturaleza de los elementos empleados en su fabricación deberá ser aprobado antes de su utilización, por la autoridad que hubiere homologado el aparato.

4. Medida de la distancia recorrida

Las distancias recorridas podrán sumarse y registrarse:

- bien en marcha adelante y en marcha **atrás**,
- bien únicamente en marcha adelante.

El posible registro de las maniobras de marcha **atrás** no debe influir en absoluto en la claridad y precisión de los demás registros.

5. Medida de la velocidad

5.1. El certificado de homologación del modelo establecerá el margen de medida de la velocidad.

5.2. La frecuencia propia y el dispositivo de amortización del mecanismo de medida deberán tener características tales que los dispositivos indicador y registrador de velocidad puedan, en el margen de medida, seguir las aceleraciones hasta 2 m/s^2 , dentro de los límites de tolerancia admitidos.

6. Medida del tiempo (reloj)

6.1. El modo del dispositivo para poner nuevamente en hora el reloj deberá estar en el interior de una caja que contenga la hoja de registro, y cada apertura de la misma deberá marcarse automáticamente en la hoja de registro.

6.2 . Si el mecanismo de avance de la hoja de registro estuviera accionado por el reloj, la duración de funcionamiento Correcto del mismo, después de la nueva colocación, debed ser superior a **un 10 %** por lo menos de la duración de registro correspondiente a la carga máxima de hojas del aparato .

7 . Iluminación y protección

7.1 . Los dispositivos indicadores del aparato deberán ir provistos de una iluminación adecuada que no deslumbre.

7.2 . En condiciones normales de utilización, todas las partes internas del aparato deberán estar protegidas contra la humedad y el polvo. Además, deberán protegerse contra el acceso a las mismas con fundas que puedan precintarse .

b) Dispositivos indicadores

1 . Indicadores de la distancia recorrida (contador totalizador)

1.1 . el valor mínimo del dispositivo indicador de la distancia recorrida debed **ser** de **0,1 km** . Las cifras que expresen los hectómetros deberán distinguirse claramente de las que expresen los kilómetros completos .

1.2 . Las cifras del contador totalizador deberán ser claramente legibles y tener una altura de **4 mm** por lo menos .

1.3 . El contador totalizador deberá poder indicar hasta **99 999,9 km** por lo menos .

2 . Indicador de velocidad (cuentarrevoluciones)

2.1 . Dentro del margen de medida , la escala de la velocidad deberá estar graduada uniformemente en **1, 2,5 o 10 km/h** . El valor en velocidad del grado (intervalo comprendido entre dos marcas consecutivas) no deberá exceder del **10 %** de la velocidad máxima que figure en la escala.

2.2 . El margen de indicación no deberá cifrarse más allá del margen de medida.

2.3 . La longitud del intervalo de la graduación correspondiente a una diferencia de velocidad de **10 km/h** no deberá ser inferior a **10 mm** .

2.4 . En un indicador con aguja, la distancia entre la aguja y la esfera no debed **ser** superior a **3 mm**

3 . Indicador de tiempo (reloj)

El indicador de tiempo deberá ser visible desde el exterior del aparato **y su lectura** deberá ser seguro, fácil y no ambigua .

c) Dispositivos de registro

1 . Generalidades

1.1 . En cada aparato, sea cual fuere la forma de la hoja de registro (banda o disco), deberá preverse una marca que permita la correcta colocación de la hoja de registro, de modo que **se** garantice la correspondencia entre la hora indicada en el reloj y el marcado horario de la hoja.

1.2 . El mecanismo de arrastre de la hoja de registro deberá garantizar su arrastre y la posibilidad de colocarla y retirarla libremente .

1.3 . El dispositivo de avance de la hoja de registro, cuando ésta tenga forma de disco, será accionado por **el** mecanismo del relo . En tal caso, el movimiento de rotación de la hoja será continuo y uniforme, con una velocidad mínima de **7 mm/h**, medida en el borde interior de la corona circular que delimita la zona de registro de la velocidad,

En los aparatos de banda, cuando el mecanismo de avance de las hojas esté accionado por el mecanismo del reloj, la velocidad de avance rectilíneo será de **10 mm/h por lo menos** .

1.4 . Los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y de la apertura de la caja que contiene la hoja ú hojas de registro deberán ser automáticos .

2 . Registro de la distancia recorrida

2.1 . Cada distancia de **1 km** que se recorra deberá estar representada en el diagrama por una variación de la coordenada correspondiente de **por lo menos 1 mm** .

2.2 . El diagrama de los recorridos deberá leerse con claridad, incluso para velocidades que se sitúen en el límite superior del margen de medida.

3. Registro de la velocidad

3.1. El indicador de registro de la velocidad deberá tener, en principio, un movimiento rectilíneo y perpendicular a la dirección de desplazamiento de la hoja de registro, sea cual fuere la forma geométrica de la misma.

No obstante, se podrá admitir un movimiento curvilíneo del indicador, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

- el trazo del indicador será perpendicular a la circunferencia media (en el caso de las hojas en forma de disco) o al eje de la zona reservada para el registro de la velocidad (en el caso de las hojas en forma de bandas),
- la relación entre el radio de curvatura del trazo efectuado por el indicador y la anchura de la zona reservada para el registro de la velocidad no será inferior a **2,4:1**, sea cual fuere la forma de la hoja de registro,
- los distintos trazos de la escala de tiempo deberán cruzar la zona de registro con la forma de una curva de igual radio que el trazo del indicador. La distancia entre los trazos deberá corresponder a una hora de la escala de tiempo como máximo.

3.2. Toda variación de 10 km/h de la velocidad debe estar representada en el diagrama por una variación de 1,5 mm por lo menos de la coordenada correspondiente.

4. Registro del tiempo

4.1. El aparato de control deberá estar fabricado de modo que, mediante un dispositivo de conmutación, sea posible el registro automático y diferenciado de cuatro bloques de tiempos, tal como se indica en el artículo 15 del Reglamento.

4.2. Las características de los trazos, sus posiciones relativas y, en su caso, los signos previstos en el artículo 15 del Reglamento deberán permitir reconocer claramente los distintos tiempos.

La naturaleza de los distintos bloques de tiempos estará representada en el diagrama por diferencias de espesor de los trazados correspondientes o por cualquier otro sistema de eficacia por lo menos igual, desde el punto de vista de la legibilidad y de la interpretación del diagrama.

4.3. En el caso de vehículos utilizados por un equipo compuesto por varios conductores, los registros del punto 4.1 deberán efectuarse en dos hojas distintas, adjudicándosele cada una de ellas a un conductor. En tal caso, el avance de las distintas hojas deberá ser realizado por el mismo mecanismo, o por mecanismos sincronizados.

d) Dispositivo de cierre

1. La caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberán estar provistos de una cerradura.

2. Toda apertura de la caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberá marcarse automáticamente en la hoja u hojas.

e) Inscripciones

1. En la esfera del aparato deberán figurar las menciones siguientes:

- al lado del número indicado por el contador totalizador, la unidad de medida de las distancias, con su símbolo « **km** » ,
- al lado de la escala de velocidad, la indicación « km/h » ,
- el margen de medida del cuentarrevoluciones con la indicación « **V_{min} ... km/h , V_{máx} ... km/h** ». Dicha indicación no será necesaria si figura en la placa descriptiva del aparato.

No obstante, no se aplicarán dichos requisitos a los aparatos de control homologados antes del 10 de agosto de 1970.

2. En la placa descriptiva acoplada al aparato, deberán figurar las indicaciones siguientes, que deberán ser visibles en el aparato instalado:

- nombre y apellidos y domicilio del fabricante del aparato,
- número de fabricación y año de construcción,
- **marca** de homologación del modelo del aparato,

- la constante del aparato, en la forma « $k = \dots r/km$ » o « $k = \dots imp/km$ » ,
- en su caso, el margen de medida de la velocidad, en la forma indicada en el punto 1 ,
- si la sensibilidad del instrumento al ángulo de inclinación pudiere influir en las indicaciones proporcionadas por el aparato más allá de las tolerancias admitidas, la orientación admisible del ángulo en la forma siguiente: ver D.O.

en la cual, α represente el ángulo medido a partir de la posición horizontal de la cara anterior (orientada hacia arriba) del aparato para el que se haya ajustado el instrumento y δ y γ representan, respectivamente, las diferencias límite admisibles hacia arriba y hacia abajo, con relación al ángulo α .

f) Errores máximos tolerados (dispositivos indicadores y registradores)

1 . En el banco de pruebas, antes de la instalación :

a) distancia recorrida :

$\pm 1 \%$ de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km ;

b) velocidad :

$\pm 3 km/h$, con relación a la velocidad real ;

c) tiempo :

$\pm 2 mm$ por día, con un máximo de 10 mm cada 7 días, en caso de que la duración de funcionamiento del reloj después de la reinstalación no sea inferior a dicho período.

2 . Al realizarse la instalación :

a) distancia recorrida :

$\pm 2 \%$ de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km ;

b) velocidad :

$\pm 4 km/h$, con relación a la velocidad real ;

c) tiempo :

$\pm 2 mn$ por día, o

$\pm 10 mn$ por período de 7 días

3 . En la utilización :

a) distancia recorrida :

$\pm 4 \%$ de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km ;

b) velocidad :

$\pm 6 km/h$, con relación a la velocidad real ;

c) tiempo :

$\pm 2 mm$ por día, o

$\pm 10 mm$ por período de 7 días .

4 . Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 1, 2 y 3 serán válidos para temperaturas situadas entre 0 y 40 ° C , debiendo tomarse las temperaturas al lado del aparato .

5 . Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 2 y 3 se refieren a medidas realizadas en las condiciones señaladas en la sección VI .

IV. HOJAS DE REGISTRO

a) Generalidades

1 . Las hojas de registro deberán ser de una calidad que no impida el funcionamiento normal del aparato y que permita que los registros sean indelebles y se puedan leer e identificar con claridad .

Las hojas de registro deberán conservar sus dimensiones y registros en condiciones normales de higrometría y de temperatura.

Además, deberá ser posible inscribir en las hojas, sin deteriorarlas ni impedir la lectura de los registros, las indicaciones mencionadas en el apartado 5 del artículo 15 del Reglamento.

En condiciones normales de conservación, los registros deberán ser legibles durante por lo menos un año .

2 . La capacidad mínima de registro de las hojas, sea cual fuere su forma, deberá ser de veinticuatro horas.

Si varios discos estuvieren unidos entre sí para aumentar la capacidad de registro continuo posible sin intervención del personal, la unión entre los distintos discos deberá realizarse de modo que los registros, al pasar de un disco al otro, no presenten interrupciones ni imbricaciones .

b) Zonas de registro y de graduaciones de las mismas

1 . Las hojas de registro incluirán las zonas de registro siguientes :

- una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a la velocidad ,
- una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a las distancias recorridas ,
- una zona, o varias, para las indicaciones relativas a los tiempos de conducción , a los demás tiempos de trabajo y a los tiempos de disponibilidad, a las interrupciones del trabajo y al descanso de los conductores .

2 . La zona reservada para el registro de la velocidad deberá estar subdividida de 20 en 20 km/h por lo menos. La velocidad correspondiente deberá estar indicada en cifras en cada línea de dicha subdivisión. El símbolo km/h deberá figurar por lo menos una vez en dicha zona. La última línea de dicha zona deberá coincidir con el límite superior del margen de medida.

3 . La zona reservada para el registro de los recorridos deberá estar impresa de modo que se pueda leer fácilmente el número de kilómetros recorridos .

4 . La zona o zonas reservadas para el registro de los tiempos contemplados en el punto 1 deberán llevar las indicaciones necesarias para individualizar sin ambigüedad los distintos bloques de tiempo .

c) Indicaciones impresas en las hojas de registro

Cada hoja deberá llevar, impresas, las indicaciones siguientes:

- nombre y apellidos y domicilio o marca del fabricante,
- marca de homologación del modelo de la hoja,
- marca de homologación del modelo o de los modelos de aparatos en los que puede utilizarse la hoja.
- límite superior de la velocidad registrable, impresa en km/h .

Además , cada hoja deberá llevar, impresa, por lo menos una escala de tiempo graduada de tal modo que permita la lectura directa del tiempo en intervalos de 15 mn , y una fácil determinación de los intervalos en 5 mn .

d) Espacio libre para las inscripciones manuscritas

Deberá preverse un espacio libre en las hojas, para que el conductor pueda anotar, por lo menos, las inscripciones siguientes:

- el nombre y apellidos del conductor,
- el lugar y la fecha del comienzo y del final de la utilización de la hoja,
- el número o números de la matrícula del vehículo o vehículos a los que se destine el conductor durante la utilización de la hoja,

- las lecturas del cuentakilómetros del vehículo o vehículos a los que el conductor esté destinado durante la utilización de la hoja,
- la hora del cambio de vehículo.

V. INSTALACIÓN DEL APARATO DE CONTROL

1 . Los aparatos de control deberán colocarse en los vehículos de modo que, por una parte, el conductor pueda controlar fácilmente desde su sitio el indicador de velocidad, el contador totalizador y el reloj, y que, por otra parte, todos sus elementos, incluidos los de transmisión, estén protegidos contra cualquier deterioro accidental .

2 . Deberá Ser posible la adaptación de la constante del aparato al coeficiente característico del vehículo por medio de un dispositivo adecuado denominado adaptador .

Los vehículos con varias relaciones de puente deberán llevar un dispositivo de conmutación que reduzca automáticamente dichas relaciones a aquélla para la que el adaptador haya adaptado el aparato al vehículo .

3 . Después de la verificación al realizarse la primera instalación, deberá colocarse una placa de instalación bien visible en el vehículo, cerca del aparato o sobre el mismo. Después de cada nueva intervención del instalador o del taller autorizado , si fuere necesaria una modificación del ajuste de la instalación, se colocará una nueva placa en sustitución de la anterior.

La placa deberá llevar, por lo menos, las indicaciones siguientes :

- nombre y apellidos, dirección o marca del instalador o taller autorizado ,
- coeficiente característico del vehículo, en la forma « $w = \dots \text{ r/km}$ » « $w = \dots \text{ imp/km}$ » ,
- circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, en la forma « $l = \dots \text{ mm}$ » ,
- la fecha del informe del coeficiente característico del vehículo y de la medida de la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas .

4 . Precintos

Deberán precintarse los elementos siguientes:

- a) la placa de instalación, excepto si está colocada de tal modo que no pueda quitarse sin destruir las indicaciones ;
- b) los extremos de la unión entre el aparato de control y el vehículo ;
- c) el adaptador propiamente dicho y su inserción en el circuito ;
- d) el dispositivo de conmutación para los vehículos con varias relaciones de puente ;
- e) las uniones del adaptador y el dispositivo de conmutación al resto de los elementos de la instalación ;
- f) las fundas previstas en el punto 7.2 . de la letra a) de la sección III .

En casos especiales, **podrán** preverse otros precintos al homologar el modelo del aparato y el lugar donde **se** coloquen dichos precintos deberá figurar en la ficha de homologación .

Los precintos de unión contemplados en las letras **b)** , **c)** y **e)** únicamente podrán quitarse, en casos **de** urgencia ; cualquier rotura de dichos precintos debed ser objeto de una justificación por escrito , que debed estar **a** disposición de **la** autoridad competente .

VI . VERIFICACIONES Y CONTROLES

Los Estados miembros designarán a los organismos que deban efectuar las verificaciones y controles .

1 . Certificación de los instrumentos nuevos o reparados

Todo aparato individual, nuevo o reparado, debed estar certificado, en lo que se refiere a su correcto funcionamiento **y a la** exactitud de sus indicaciones y registros, dentro de los límites establecidos en el punto 1 **de la letra f) de la** sección III, por medio del precinto previsto en la letra f) del punto 4 de la sección V .

Los Estados miembros **podrán** establecer a tal fin la verificación inicial, es decir, el control y la confirmación de que el aparato nuevo o reparado se ajusta al modelo homologado y a las exigencias del Reglamento, incluidos sus Anexos, o delegar la certificación en los fabricantes o en sus mandatarios.

2. Instalación

En el momento de su instalación en un vehículo, el aparato y la instalación en su conjunto deberán ajustarse a las disposiciones relativas a los errores máximos tolerados establecidos en el punto 2 de la letra f) de la sección III.

Las pruebas de control correspondientes serán realizadas, bajo su responsabilidad, por el instalador o taller autorizado

3. Controles periódicos

a) Los controles periódicos de los aparatos instalados en los vehículos tendrán lugar por lo menos cada dos años y se **podrán** efectuar, entre otros, en el marco de las inspecciones de los vehículos automóviles.

Se controlarán, en particular :

- el estado de correcto funcionamiento del aparato ,
- la existencia de la marca de homologación en los aparatos ,
- la presencia de la placa de instalación ,
- la integridad de los precintos del aparato y de los demás elementos de instalación ,
- la circunferencia efectiva de los neumáticos .

b) El control de la observancia de las disposiciones del número 3 de la letra f) de la sección II , relativa a los errores máximos tolerados en el uso, se efectuará por lo menos una vez cada seis años, con la posibilidad, para cada Estado miembro , de disponer un plazo más corto para los vehículos matriculados en su territorio . Dicho control llevará consigo, obligatoriamente, la sustitución de la placa de instalación .

4. Determinación de los errores

La determinación de los errores de instalación y de uso se efectuará en las condiciones siguientes , que se considerarán condiciones normales de prueba :

- vehículos vacíos, en condiciones normales de marcha,
- presión de los neumáticos, con arreglo a los datos facilitados por el fabricante,
- desgaste de los neumáticos, dentro de los límites admitidos por la normativa vigente,
- movimiento del vehículo: **éste** deberá desplazarse, movido por su propio motor, en línea recta, por una superficie plana a una velocidad de 50 ± 5 km/h ; el control **podrá** efectuarse, siempre que sea de una exactitud similar, en un banco de pruebas apropiado.

ANEXO II *MARCA Y FICHA DE HOMOLOGACIÓN*

I . MARCA DE HOMOLOGACIÓN

1 . La marca de homologación estará compuesta por :

- un rectángulo en el que se inscriba la letra « e » minúscula seguida de un número distintivo o de una letra distintiva del país que haya expedido una homologación, con arreglo a lo siguiente :

Bélgica : 6 .
Dinamarca : 18
Alemania : 1
Grecia : GR
España : 9
Francia : 2
Irlanda : IRL
Italia : 3

Luxemburgo : 13
Países Bajos : 4
Portugal : 21
Reino Unido : 11 ,

Y

- un número de homologación correspondiente al número de la ficha de homologación que se haya asignado al prototipo de aparato de control o de la hoja, colocado en cualquier posición cerca del rectángulo .

2 . La marca de homologación se colocará en la placa descriptiva de cada aparato y en cada hoja de registro. Deberá ser indeleble y ser siempre legible .

3 . Las dimensiones de la marca de homologación, reproducidas a continuación, se expresarán en mm, y dichas dimensiones serán las mínimas. Deberán respetarse las relaciones entre distintas dimensiones .

(1) Estas cifras tienen únicamente carácter informativo .

II . FICHA DE HOMOLOGACIÓN

El Estado que haya procedido a una homologación expedirá al solicitante una ficha de homologación, extendida de acuerdo con el modelo que figura a continuación. Para la comunicación a los demás Estados miembros de las homologaciones concedidas o de las posibles retiradas, cada Estado miembro utilizará copias de dicho documento .

FICHA DE HOMOLOGACIÓN

Administración competente ...

Comunicación relativa a (1) :

- la homologación de un modelo de aparato de control
- la retirada de homologación de un modelo de aparato de control
- la homologación de la hoja de registro
- la retirada de la homologación de la hoja de registro

Nº de homologación ...

1 . Marca de fábrica o de comercio ...

2 . Denominación del modelo ...

3 . Nombre y apellidos del fabricante ...

4 . Dirección del fabricante ...

5 . Presentado para su homologación el ...

6 . Laboratorio de ensayo ...

7 . Fecha y número del informe de laboratorio ...

8 . Fecha de homologación ...

9 . Fecha de la retirada de la homologación ...

10 . Modelo o modelos de aparato de control en los que la hoja va a ser utilizada ...

11 . Lugar ...

12 . Fecha ...

13 . En anexo, documentos descriptivos ...

14 . Observaciones ...

... (Firma)