

**TÍTULO: Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre**

<b>REGISTRO NORM@DOC:</b>	60425
<b>BOMEH:</b>	32/2018
<b>PUBLICADO EN:</b>	BOE n.º 184 de 31 de julio de 2018
<b>Disponible en:</b>	
<b>VIGENCIA:</b>	En vigor desde 1 de agosto de 2018.
<b>DEPARTAMENTO EMISOR:</b>	Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad
<b>ANÁLISIS JURÍDICO:</b>	<b>Referencias anteriores</b> MODIFICA los anexos II, XI y XVIII del Reglamento aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre
<b>MATERIAS:</b>	Vehículos

La calidad del aire, la protección de la atmósfera y la preservación de la salud forman parte de las principales preocupaciones sociales y gubernamentales. Instituciones Internacionales, la Unión Europea a través de las directivas de calidad del aire y de reducción y control de las emisiones, así como los Estados miembros o terceros países, trabajan bajo el objetivo común de la reducción de los niveles de contaminación atmosféricos. Considerando además que una parte importante de la contaminación en las grandes ciudades está provocada por el tráfico rodado, los esfuerzos actuales se centran, con carácter general, en elaborar directrices de gestión del tráfico que, por un lado, permitan la eliminación total o parcial de la circulación sobre determinadas zonas y, por otro, favorezcan el empleo de medios de transportes alternativos de cero o bajas emisiones.

En esta misma línea, el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan AIRE), aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, afirmaba que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen como principal fuente de emisión el tráfico de las grandes ciudades. El Plan Aire propuso, entre otras medidas, la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, que se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico como, por ejemplo, la priorización de la utilización de ciertos vehículos en determinadas vías o la exención en el pago o su bonificación en los estacionamientos regulados.

El distintivo ambiental, consistente en un dispositivo adhesivo de ubicación interna o externa en el vehículo, permite su identificación visual e inmediata, tanto por medios humanos como automáticos, y facilita la aplicación y el control efectivo de las medidas anteriores, toda vez que las autoridades correspondientes pueden comprobar de forma inmediata que el vehículo está autorizado a circular en ese momento.

De acuerdo con lo expuesto, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ha clasificado la totalidad del parque obrante en el Registro de Vehículos a través de criterios estrictamente ambientales, asignando a cada vehículo una categoría dentro de la escala ambiental creada. Así, se han creado cinco categorías de vehículos: 0 emisiones, ECO, C, B y A. Correlativamente, se ha diseñado para las cuatro primeras categorías un distintivo ambiental, con la misma denominación que la categoría a la que pertenece, quedando la categoría A sin distintivo.

En las resoluciones anuales por las que la Dirección General de Tráfico establece las medidas especiales de regulación del tráfico, se han incorporado los distintivos que identifican a los turismos según las emisiones, en relación con su circulación por los carriles de alta ocupación (VAO). No obstante, por motivos de seguridad jurídica, ya que las citadas resoluciones tienen una vigencia limitada a un año y para ampliar su ámbito objetivo de aplicación a cualquier medida que se pueda adoptar por las distintas Administraciones Públicas, resulta imprescindible que tanto la

clasificación de los vehículos por criterios contaminantes como los distintivos que los identifican, pasen a regularse en el Reglamento General de Vehículos, norma que debe contemplar esta materia.

Por ello, se modifica el anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, para incorporar un nuevo apartado que contemple la clasificación de los vehículos en función de criterios contaminantes, con la denominación «E. Clasificación de vehículos por su potencial contaminante». Como consecuencia de la creación de esta nueva clasificación, se modifica el apartado A. «Definiciones» del mismo anexo II con el fin de introducir nuevas definiciones de vehículos por tipo de combustible empleado. De este modo, se recoge la realidad actual, en la que un porcentaje creciente de vehículos en España ya incorpora tecnologías de propulsión a través de energías alternativas, más allá de las tradicionales energías fósiles. También se modifica el anexo XI «Señales en los vehículos», para añadir una nueva señal relativa a los diferentes distintivos ambientales que se asignan a cada categoría de vehículo según su potencial contaminante, con la denominación de «V-25 Distintivo ambiental».

Junto a lo anterior, y vinculado a la necesidad de potenciar fórmulas de movilidad más funcionales, racionales y sostenibles, se están implementando de manera creciente en España, al igual que en otros Estados de nuestro entorno europeo, fórmulas de movilidad compartida. En el sistema de vehículos de uso compartido, los vehículos están destinados al alquiler sin conductor y se dedican exclusivamente a su uso concatenado e intensivo por un número indeterminado de usuarios dentro de una zona de servicios delimitada. Los vehículos deben estar disponibles a través de una plataforma tecnológica para ser utilizados en cualquier momento por los clientes mediante el empleo de aplicaciones móviles.

El vehículo de uso compartido supone un complemento de los sistemas de transporte público urbano, dotándole de una capilaridad añadida, introduciendo además una mayor eficiencia en el empleo del vehículo, reduciendo la congestión del tráfico, la ocupación de la vía pública y las emisiones contaminantes. Ante este modelo de movilidad, que se está implantando de manera creciente en nuestras ciudades y áreas metropolitanas/periurbanas, se hace necesaria su previsión en la norma para facilitar a las correspondientes autoridades, herramientas de discriminación positiva en la aplicación de políticas de gestión del tráfico y movilidad, o medioambientales.

En la Resolución de 2 de enero de 2017, por la que la Dirección General de Tráfico estableció las medidas especiales de regulación del tráfico durante ese año, se incluyó el distintivo de vehículo de uso compartido como medio para identificar los turismos autorizados para circular por los carriles de alta ocupación (VAO). Por los mismos motivos que ya se han expuesto anteriormente en relación con los distintivos medioambientales, resulta imprescindible que tanto la definición de vehículo de uso compartido como el distintivo que lo identifica pasen a regularse en el Reglamento General de Vehículos.

En consecuencia, se incorpora la definición de vehículo de uso compartido en el apartado A. «Definiciones» del anexo II, y se incluye el distintivo que lo identifica en el anexo XI «Señales en los vehículos» con la denominación de «V-26 Distintivo de uso compartido», consistente en un dispositivo adhesivo de ubicación interna o externa en el vehículo.

Por otra parte, como consecuencia del dinamismo y evolución propios del mercado de los automóviles han ido surgiendo nuevas carrocerías y configuraciones que adaptan los vehículos a determinadas demandas específicas. Entre estas nuevas carrocerías, y por lo que se refiere a los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, se introdujo hace tiempo en el mercado la configuración tipo pick-up. El pick-up es el vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.

Los vehículos tipo pick-up se caracterizan, en su gran mayoría, por tener como principal particularidad que la parte destinada a la mercancía se encuentra separada de la cabina y normalmente a cielo abierto. Derivado de esta particularidad, y ante la ausencia de una clasificación propia en las definiciones del Reglamento General de Vehículos, los vehículos tipo pick-up se han clasificado hasta ahora como un vehículo tipo camión.

Sin embargo, en muchos casos la configuración, uso y prestaciones de un vehículo tipo pick-up se encuentran dentro del ámbito propio de las de un vehículo tipo turismo y no de las de un camión. Esta circunstancia trae consigo determinadas disfunciones derivadas de la aplicación directa a los vehículos tipo pick-up de las normas de circulación de los camiones.

A la vista de lo anterior, se considera que a los vehículos tipo pick-up cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único y cuya altura total no sea superior a 2 metros, se les deben aplicar las mismas normas de circulación que a los vehículos tipo turismo. Con el fin de facilitar su identificación y control, se les asigna el código numérico 17 en cuanto a su clasificación por criterios de construcción, para su anotación en el Registro de Vehículos.

Como consecuencia de lo expuesto, se modifican los apartados A. «Definiciones» y B. «Clasificación por criterios de construcción» del anexo II del Reglamento General de Vehículos. En el apartado A se incluye la definición de vehículo pick-up y, en el apartado B, el código numérico 17 que se crea para la clasificación específica de los vehículos pick-up a los que se les aplicarán las normas de circulación de los turismos.

En otro orden de cosas, la disposición final segunda 2. i) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, habilita al Gobierno para introducir en el Reglamento General de Vehículos las modificaciones necesarias con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul.

El anexo XI del Reglamento General de Vehículos regula la señal V-1 de vehículo prioritario y establece que su utilización indica la prestación de un servicio de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, o de asistencia sanitaria, en servicio urgente. En la actualidad el color de esta señal luminosa es azul para los vehículos de policía y amarillo auto para el resto de los vehículos prioritarios.

Desde hace varios años las asociaciones y órganos de las Administraciones públicas relacionados con los vehículos de servicios de emergencias, así como el Defensor del Pueblo y el Congreso de los Diputados a través de varias proposiciones no de ley, han solicitado al Gobierno que unifique el color de los dispositivos luminosos de los vehículos prioritarios para que en todos los casos sea azul. De esta manera, el color amarillo auto quedará reservado para los dispositivos luminosos de los vehículos que están parados o estacionados o circulan a una velocidad que no supera los 40 kilómetros por hora, mientras desempeñan una actividad o trabajo en la vía.

La modificación de la señal V-1 de vehículo prioritario del anexo XI del Reglamento General de Vehículos contribuirá a mejorar la seguridad vial, toda vez que los usuarios de las vías públicas podrán reconocer por el color azul de las luces de los dispositivos luminosos que se trata de un vehículo prioritario y que, en consecuencia, tiene preferencia de paso. Con esta medida se equipara nuestra normativa con la existente en la mayoría de los países de Europa, sobre todo con los de nuestro entorno, que ya tienen previsto el color azul para los vehículos prioritarios.

Por otro lado, la parada de un vehículo en la vía por causa de avería o accidente supone un grave riesgo para la circulación. El accidente por alcance en la vía de vehículos que se encuentran en estas condiciones es muy común y con un resultado en muchos casos de graves lesiones o de fallecimiento de los ocupantes del vehículo. A efectos de evitar estas consecuencias, actualmente el anexo XI del Reglamento General de Vehículos contempla el empleo de la señal V-16, de dispositivo de preseñalización de peligro, para identificar a aquel vehículo que haya quedado inmovilizado en la calzada o cuyo cargamento se ha caído sobre la misma. Sin embargo, y pese a la efectividad de su función, su colocación implica un riesgo añadido en determinadas vías con tráfico elevado.

Para ofrecer una mayor protección al conductor y al resto de los ocupantes del vehículo que esté parado en la vía por avería o accidente mientras esperan la llegada del servicio de auxilio en carretera, se permite la colocación en el exterior del vehículo de un dispositivo luminoso de color amarillo auto, de alimentación autónoma, alta visibilidad y que quede estable sobre una superficie plana. Se trata de admitir la utilización de un dispositivo de fácil manejo que solucione el problema de la falta de visibilidad real y efectiva del vehículo.

Este nuevo dispositivo luminoso se incluye en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, dentro de la señal V-16, dispositivo de preseñalización de peligro, como un elemento opcional, junto al ya existente triángulo de peligro, que sigue siendo obligatorio.

Por último, la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, en su sesión de 29 de noviembre de 2016, aprobó la Proposición no de Ley sobre medidas ante el incremento del intrusismo y la piratería en el transporte público de viajeros de vehículos de hasta nueve plazas, en la que insta al Gobierno a llevar a cabo las actuaciones necesarias para, en el plazo más breve posible, modificar la normativa de tráfico (anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos) relativa a las placas de matrícula y, en su caso, las normas que procedieren, con el fin de dotar de un color específico (azul) para el fondo de las placas de matrícula que lleven instalados todos los vehículos auto-taxis y los de arrendamiento con conductor.

El objetivo principal de la medida es evitar que se efectúe este tipo de transporte público de viajeros por entidades no autorizadas facilitando, además, la identificación de los citados vehículos por parte de sus potenciales clientes. Se pretenden solucionar los problemas actuales que esta situación está generando en el sector. Algunos Estados de la Unión Europea tales como los Países Bajos, Bélgica y Grecia ya disponen de este tipo de placas de matrícula diferenciadas.

La mencionada Proposición no de Ley solicita el cambio del color de las placas de matrícula de los vehículos automóviles destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, sin determinar si han de ser las delanteras y las traseras. Se considera que para obtener la identificación de estos vehículos es suficiente con que la placa de matrícula trasera sea de color azul, por lo que se mantiene el color blanco en la placa de matrícula delantera. Tampoco se modifica la numeración de sus placas de matrícula, que sigue siendo la misma que la actual.

Mediante esta orden se da cumplimiento a la citada Proposición no de Ley a través de la modificación del anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, sobre placas de matrícula, para establecer que en el caso de los vehículos automóviles destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, el fondo de las placas de matrícula ordinaria traseras será de color azul, en lugar del color blanco actual. Como consecuencia de esta modificación y para facilitar su visibilidad, los caracteres consignados en las mismas se cambian del color negro al blanco.

En cuanto a su contenido y tramitación, esta orden observa los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, exigidos como principios de buena regulación por el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La presente norma se ha sometido a los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública previstos en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26.2 y 6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Asimismo, se ha informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Esta orden se dicta en uso de la habilitación contenida en la disposición final tercera del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, que faculta a los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad para modificar por orden sus anexos.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Industria, Comercio y Turismo,

DISPONGO:

**Artículo único. Modificación de los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.**

Los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, quedan redactados de la siguiente manera:

Uno. El anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos», queda modificado en los siguientes términos:

a) En el apartado A) «Definiciones», se añaden las siguientes definiciones:

«Pick-up: Vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.

Vehículo eléctrico (EV): vehículo propulsado al menos por uno o más motores eléctricos.

Vehículo eléctrico de baterías (BEV): vehículo eléctrico que utiliza como sistemas de almacenamiento de energía de propulsión exclusivamente baterías eléctricas recargables desde una fuente de energía eléctrica exterior. No se excluye la posibilidad de incluir, además, un sistema de frenado regenerativo que cargue las baterías durante las retenciones y frenadas.

Vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV): vehículo eléctrico que, reuniendo todas las condiciones de un vehículo eléctrico de baterías, incorpora además un motor de combustión interna.

Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV): vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.

Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV): vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.

Vehículo híbrido (HV): vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.

Vehículo eléctrico híbrido (HEV): vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos.

Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV): vehículo eléctrico híbrido, provisto de baterías que pueden ser recargadas de una fuente de energía eléctrica exterior, que a voluntad puede ser propulsado sólo por su(s) motor(es) eléctrico(s).

Vehículo de hidrógeno (HICEV): vehículo propulsado por motor(es) de combustión de hidrógeno.

Vehículo de uso compartido: vehículo destinado al alquiler sin conductor dedicado a su uso concatenado e intensivo por un número indeterminado de usuarios dentro de una zona de servicio delimitada. Estará disponible, en cualquier momento, para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles. No se considerarán incluidos en esta definición aquellos vehículos destinados al alquiler sin conductor que no se dediquen exclusivamente a esa modalidad de alquiler.»

b) En el apartado B) «Clasificación por criterios de construcción», se añade el siguiente punto:

«17. Pick-up Vehículo cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único y cuya altura no sea superior a 2 m.»

c) Se añade un apartado E con el siguiente contenido:

«E. CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS POR SU POTENCIAL CONTAMINANTE

1. Todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos será clasificado en el mismo en relación a su nivel de emisiones y combustible empleado, de conformidad con las categorías creadas en el presente anexo. Asimismo, aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente.

2. Categorías de clasificación ambiental:

a) Vehículos 0 emisiones:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo de hidrógeno (HICEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC) o vehículos de pila de combustible.

b) Vehículos ECO:

Vehículos M1 y N1, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC), vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía <40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC) y vehículos híbridos no enchufables (HEV).

c) Vehículos C:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 4 y Euro 3.

d) Vehículos B:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o 5/V.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 2.

e) Vehículos A:

Todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B.»

Dos. El anexo XI «Señales en los vehículos», se modifica en los siguientes términos:

a) El párrafo primero del apartado 3 de la señal V-1, «Vehículo prioritario», queda redactado del siguiente modo:

«3. La señal luminosa de vehículo prioritario V-1 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.»

b) Se incorpora un apartado 4 a la señal V-16 «Dispositivo de preseñalización de peligro», con el siguiente contenido:

«4. Opcionalmente, además, podrá colocarse en el exterior del vehículo inmovilizado un dispositivo luminoso de color amarillo auto que tenga las siguientes características:

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

b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0, entre 40 y 80 candelas efectivas, durante al menos 30 minutos.

c) Alimentación: autónoma a través de una pila o batería que garantice un mínimo del 90% de su capacidad nominal al cabo de 18 meses desde su instalación en el equipo.

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

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

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

g) Se garantizará el funcionamiento de la luz a temperaturas de -10.°C y 50.°C.

h) Realización de los ensayos: la comprobación de cumplimiento de las características definidas en los párrafos a) hasta g) anteriores se realizará en un laboratorio acreditado de acuerdo a la norma UNE EN-ISO 17025 por la Entidad Nacional de Acreditación (o por cualquier otro Organismo Nacional de Acreditación designado por otro Estado miembro de acuerdo al Reglamento CE n.º 765/2008 y en las condiciones establecidas en el artículo 11 de dicho Reglamento) para el Reglamento CEPE/ONU 65. El laboratorio, si los ensayos son satisfactorios, emitirá un certificado en tal sentido, indicando las marcas que la identifiquen en la tulipa del dispositivo.»

c) Se incorpora un apartado relativo a la señal V-25 «Distintivo ambiental», con el siguiente contenido:

«V-25 DISTINTIVO AMBIENTAL

1. Identifica la clasificación ambiental que el vehículo tiene en el Registro de Vehículos: 0 emisiones, ECO, C y B. No se crea distintivo para la categoría A.

2. La Administración competente podrá establecer la obligatoriedad de la colocación del distintivo en el vehículo, mediante su inclusión expresa en el instrumento normativo que corresponda por razón de su competencia.

3. Si el vehículo dispone de parabrisas delantero, el distintivo irá colocado en el ángulo inferior derecho del mismo, por su cara interior. La cara impresa del distintivo será autoadhesiva.

En el caso de que el vehículo no disponga de parabrisas, el distintivo se colocará en sitio bien visible. En este supuesto, la cara sin imprimir será autoadhesiva.

4. Los distintivos ambientales son circulares y tienen un diámetro de un máximo de 97 mm para los vehículos que disponen de parabrisas y de un máximo de 87 mm para el resto de vehículos.

5. Tipos de distintivos ambientales:

a) Distintivo “0 emisiones”:

Se utilizará por los vehículos clasificados como “0 emisiones”. Se identifica con el siguiente adhesivo, que tiene fondo de color azul:



b) Distintivo “ECO”:

Se utilizará por los vehículos clasificados como “ECO”. Se identifica con el siguiente adhesivo, que tiene fondo de color verde y azul:



c) Distintivo “C”:

Se utilizará por los vehículos clasificados como “C”. Se identifica con el siguiente adhesivo, que tiene fondo de color verde:



d) Distintivo “B”

Se utilizará por los vehículos clasificados como “B”. Se identifica con el siguiente adhesivo, que tiene fondo de color amarillo:



»

d) Se incorpora un apartado relativo a la señal V-26 «Distintivo de uso compartido, con el siguiente contenido:

«V-26 DISTINTIVO DE USO COMPARTIDO

1. Identifica la clasificación del vehículo en el Registro de Vehículos como vehículo de uso compartido.
2. La Administración competente podrá establecer la obligatoriedad de la colocación del distintivo en el vehículo, mediante su inclusión expresa en el instrumento normativo que corresponda por razón de su competencia.
3. Si el vehículo dispone de parabrisas delantero, el distintivo irá colocado preferentemente en el ángulo superior izquierdo del mismo, por su cara interior.

En el caso de que el vehículo no disponga de parabrisas, el distintivo se colocará en sitio bien visible. En este supuesto, la cara sin imprimir será autoadhesiva.

4. El distintivo es circular y tiene un diámetro de un máximo de 97 mm para los vehículos que disponen de parabrisas y de un máximo de 87 mm para el resto de vehículos. El modelo es el siguiente, que tiene fondo de color azul:



»

Tres. El anexo XVIII, «Placas de matrícula», se modifica de la siguiente forma:

a) Los dos primeros párrafos del apartado I. A) a) «Vehículos automóviles», quedan redactados del siguiente modo:

«El fondo de la placas será retroreflectante de color blanco y los caracteres irán pintados en color negro mate, salvo las placas de matrícula traseras de los vehículos destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, en que el fondo será retroreflectante de color azul y los caracteres irán pintados en color blanco mate.

En las placas de matrícula de todos los vehículos automóviles, con independencia del servicio al que estén destinados, se inscribirán dos grupos de caracteres constituidos por un número de cuatro cifras, que irá desde el 0000 al 9999, y de tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, y las letras Ñ y Q.»

b) El cuadro 1 del apartado IV. «Dimensiones y especificaciones de las placas y de sus caracteres», queda modificado del siguiente modo:

1.º La primera fila, sobre tipo de placa de matrícula «Ordinaria larga», queda redactada en los siguientes términos:



Ordinaria larga (1)	520 x 110	510 x 100	45	77	10	14	41	11,5	-	62	22	-	-	B/A (7)	N/B (7)	±3 mm
------------------------	--------------	--------------	----	----	----	----	----	------	---	----	----	---	---	------------	------------	----------

2.º La segunda fila, sobre tipo de placa de matrícula «Ordinaria alta», queda redactada en los siguientes términos:

Ordinaria alta (1)	340 x 220	330 x 210	45	77	10	10	-	15	26	80	40	87,5	87,5	B/A (7)	N/B (7)	±3 mm
-----------------------	--------------	--------------	----	----	----	----	---	----	----	----	----	------	------	------------	------------	----------

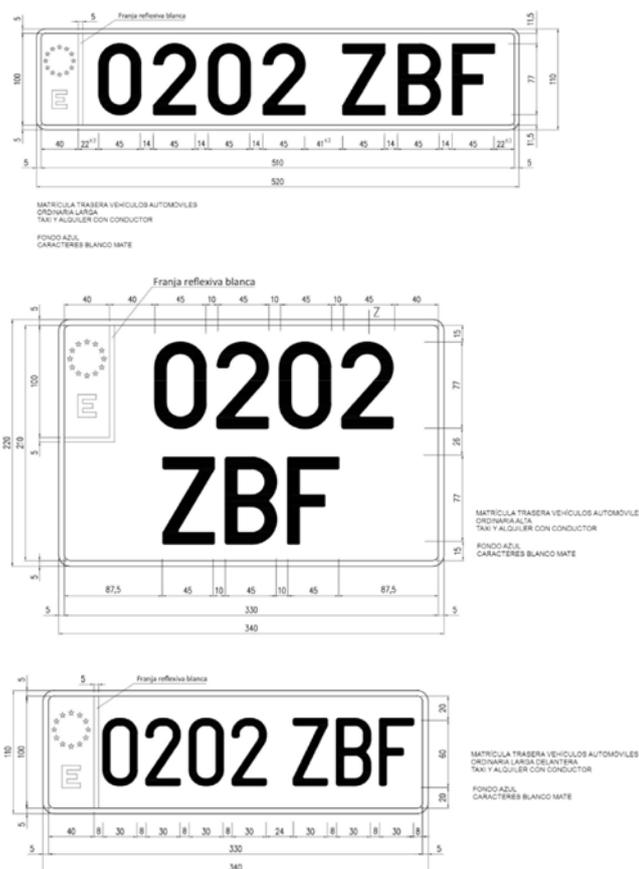
3.º La tercera fila, sobre tipo de placa de matrícula «Ordinaria larga delantera», queda redactada en los siguientes términos:

Ordinaria larga delantera (2)	340 x 110	330 x 100	30	60	6	8	24	20	-	48	8	-	-	B/A (7)	N/B (7)	±3 mm
----------------------------------	--------------	--------------	----	----	---	---	----	----	---	----	---	---	---	------------	------------	----------

4.º Al final del cuadro 1 se añade el subíndice (7) con el siguiente contenido:

«(7) El fondo de las placas será de color blanco y los caracteres, de color negro mate, salvo las placas de matrícula traseras de los vehículos destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, en que el fondo será de color azul y los caracteres, de color blanco mate.»

c) En el cuadro 2 del apartado IV. «Dimensiones y especificaciones de las placas y de sus caracteres», entre el dibujo de la placa de matrícula de vehículos automóviles ordinaria larga delantera y el dibujo de la placa de matrícula de motocicletas ordinaria, se incluyen los siguientes dibujos de placas de matrícula:



## DISPOSICIÓN ADICIONAL

### Disposición adicional única. Ausencia de aumento de los gastos de personal.

La aplicación de lo dispuesto en esta orden se efectuará con los medios personales existentes en la Administración General del Estado y no podrá generar incremento de los gastos de personal.

## DISPOSICIÓN TRANSITORIA

### **Disposición transitoria única. Vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de esta orden.**

1. Los titulares de los vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de esta orden dispondrán de un plazo de dos años para adecuarse a lo dispuesto en el apartado Dos *a*), sobre la señal luminosa de color azul de vehículo prioritario.

2. Los titulares de los vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de esta orden dispondrán de un plazo de un año para adecuarse a lo dispuesto en el apartado Tres, relativo al fondo de color azul y caracteres de color blanco de las placas de matrícula ordinaria traseras de los vehículos destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas. En ningún caso se modificará la numeración de la matrícula que ya tuviera asignada el vehículo, la cual se consignará en la nueva placa de matrícula trasera.

## DISPOSICIÓN DEROGATORIA

### **Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

Se derogan cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta orden.

## DISPOSICIONES FINALES

### **Disposición final primera. Título competencial.**

La presente orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

### **Disposición final segunda. Entrada en vigor.**

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 27 de julio de 2018.–La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad, Carmen Calvo Poyato.