

RESUMEN (28)

INDUSTRIA MANUFACTURERA - Soporte baliza v16

Se ha recibido en la Secretaría para la Unidad de Mercado (SECUM) información, en el marco del artículo 28 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), relativa a la existencia de obstáculos a la libertad de establecimiento en el ámbito de la fabricación y comercialización de soportes para balizas de tráfico V-16.

En concreto, el interesado indica que los nuevos soportes externos que se diseñen para las balizas de tráfico V-16 ya existentes y homologadas deben ser analizados en un proceso de extensión de dicha homologación en relación con todas y cada una de las balizas que van a soportar, mediante los correspondientes ensayos y evaluaciones individualizadas. Este proceso solo puede ser impulsado por el fabricante de la baliza, lo que supone una traba a los fabricantes independientes de soportes para balizas.

En su informe, la SECUM considera que las homologaciones relativas a los soportes de las balizas V-16 deben configurarse atendiendo a los principios de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, en especial al principio de necesidad y proporcionalidad recogido en sus artículos 5 y 17.

En concreto, las medidas relativas a la homologación de los soportes para balizas V-16 son necesarias para proteger la seguridad y la salud de las personas. En lo que respecta a su proporcionalidad, en la medida en que la normativa no contempla todas las eventualidades posibles relativas a la colocación de la baliza, se considera que sería posible analizar si no existen otras alternativas que, protegiendo de igual modo la seguridad de los conductores en la carretera, permitan que puedan desarrollarse y comercializarse soportes de terceros sin tener que depender de que el fabricante de la baliza quiera abrir el proceso de extensión de la homologación.

A lo largo de este procedimiento, remitido el caso a la autoridad competente a través del punto de contacto del Ministerio del Interior, no se ha recibido respuesta ni propuesta de actuación al respecto.

Informe final



28/26016

1. INTRODUCCIÓN

Con fecha 10 de junio de 2026 ha tenido entrada en la Secretaría para la Unidad de Mercado un escrito de D. (...), en su propio nombre y representación, en el marco del procedimiento del artículo 28 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), informando sobre **la existencia de obstáculos a la libertad de establecimiento en el ámbito de la fabricación y comercialización de soportes para balizas de tráfico V-16¹**.

En concreto, el interesado manifiesta lo siguiente:

- Se dedica a la elaboración de varios soportes externos para balizas de tráfico V-16 y no los puede comercializar porque, según la interpretación de la Dirección General de Tráfico (DGT) de la normativa, es necesario que la compatibilidad funcional y mecánica de cada soporte sea analizada en relación con la baliza concreta que va a soportar, mediante los correspondientes ensayos y evaluaciones individualizadas. En concreto, tras una consulta realizada por el interesado, la DGT ha manifestado por escrito lo siguiente:

“La normativa aplicable establece que los accesorios de soporte deben ser evaluados en relación con el dispositivo concreto respecto del cual se garantiza el cumplimiento de las condiciones de funcionamiento, estabilidad, fijación y seguridad exigidas reglamentariamente.

Por lo tanto, y tal y como se indicó en escritos anteriores, técnicamente es posible que un laboratorio acreditado realice ensayos y verificaciones sobre los referidos soportes o accesorios, pero solamente aquellos que se hayan realizado en cone-

¹ La baliza V-16 es un dispositivo luminoso de emergencia obligatorio en España para señalar vehículos inmovilizados en carretera por avería o accidente. Al activarse, emite una intensa luz amarilla en 360 grados conectándose a la nube de la DGT para enviar la ubicación del vehículo en tiempo real a otros conductores. Evita al conductor salir del coche y caminar para poner los antiguos triángulos de señalización de emergencia.

xión con una señal V-16 homologada (durante el proceso de certificación o posteriormente mediante la correspondiente extensión), serán legalmente válidos para su uso en las vías públicas según lo establecido en la normativa de Tráfico.

En consecuencia, no procede admitir una certificación conjunta de un soporte para varios modelos de balizas V-16 cuando no haya quedado acreditada, mediante los correspondientes ensayos y evaluaciones individualizadas, la compatibilidad funcional y mecánica del accesorio con cada uno de los modelos afectados.

Por ello, cualquier accesorio de soporte deberá vincularse expresamente a los modelos concretos de dispositivos V-16 para los cuales haya sido objeto de evaluación y validación técnica por el organismo de certificación competente, no pudiendo extenderse automáticamente sus efectos a otros dispositivos distintos.”

- Según indica el interesado, para que un soporte pueda ser considerado válido, el fabricante independiente tendría que contactar con cada titular de certificado, solicitar su colaboración y conseguir que acepte incorporar el soporte a su certificación o tramitar una extensión. Esta tramitación cuesta unos 850 euros por modelo de baliza. Validar un único soporte compatible con todos los modelos existentes (unos 302) podría alcanzar aproximadamente 256.700 euros.
- En la práctica, según el interesado, el titular de un certificado de una baliza podría aceptar, rechazar, retrasar o condicionar comercialmente la tramitación de una extensión. Incluso podría limitar la validez únicamente a los soportes que él mismo fabrique, comercialice o autorice. De hecho, indica que mantuvo conversaciones con un comercializador de determinada baliza con la finalidad de explorar la posibilidad de comprobar o validar la compatibilidad de una de sus balizas con un soporte desarrollado por él. En dichas conversaciones no obtuvo una disposición favorable del comercializador.

Ello implica una dependencia de fabricantes o titulares de certificados. Esta situación no parece equilibrada ni proporcionada: el fabricante de la baliza no tiene obligación de aceptar el soporte de un tercero, pero el tercero puede necesitar esa aceptación para que su soporte pueda ser considerado válido.

- Además, la normativa no parece obligar a los fabricantes de balizas a garantizar la sujeción en todos los casos posibles reales de colocación (puede haber vehículos sin superficie metálica elevada, sin posibilidad de ponerlo en el lugar más elevado sin salir del vehículo, con barras portaequipajes, carrocerías de aluminio, techos curvos, techos de cristal, nieve, lluvia intensa, suciedad, etc.).

De hecho, según el interesado, la propia información pública de la DGT en su página web reconoce que la colocación de la baliza puede depender de las circunstancias reales del vehículo y del usuario. Se indica que debe colocarse en la parte más alta posible y garantizando su máxima visibilidad, pero también se contemplan supuestos en los que puede recurrirse a otros puntos de colocación o a sistemas como ventosas u otros tipos de sujeción.

Esto demuestra que la realidad de uso no siempre se limita a una superficie plana, metálica e ideal. Precisamente por eso pueden ser necesarios soportes o accesorios que ayuden a colocar mejor la baliza en situaciones reales.

- Se ha generado una situación de incertidumbre para los consumidores por la falta de información clara sobre la validez legal de los soportes comercializados.

Por todo lo anterior, el interesado solicita que se valore una vía menos restrictiva que permita garantizar la seguridad sin bloquear el mercado de soportes independientes. Precisamente por tratarse de un elemento relacionado con la seguridad vial, el interesado considera necesario que exista un procedimiento técnico claro, objetivo y verificable. Ahora bien, la invocación de la seguridad vial no debería excluir el análisis de proporcionalidad de la vía escogida, ni impedir que se valoren alternativas menos restrictivas que permitan alcanzar el mismo nivel de seguridad sin hacer depender la validez del soporte de la aceptación o colaboración del titular del certificado de cada baliza concreta.

Esa vía podría consistir en ensayos específicos para soportes o accesorios externos, basados en criterios objetivos (dimensiones admisibles de la base de la baliza; geometría compatible; sistema de apoyo o fijación; estabilidad mecánica; resistencia a fuerzas laterales, vibraciones y condiciones de uso; no interferencia con la emisión luminosa; no alteración de la electrónica, conectividad, alimentación ni funcionamiento interno de la baliza; rangos de compatibilidad definidos por parámetros físicos y mecánicos; reconocimiento de equivalencias entre balizas sustancialmente iguales).

2. MARCO NORMATIVO SECTORIAL DE POSIBLE APLICACIÓN

2.1. Normativa estatal:

- **Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.**

Según indica esta ley, las homologaciones de piezas y sistemas que afecten al tráfico y circulación corresponden a la Administración del Estado, en concreto, al Ministerio de

Industria y Turismo, que podrá designar para la realización de los ensayos a laboratorios que cumplan las normas dictadas por la Unión Europea².

“Artículo 3. Ámbito de aplicación y competencias.

(...) 5. En el ámbito de competencias de la Administración del Estado, corresponde al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en relación con las actuaciones a que se refiere la presente Ley, no atribuidas específicamente a otros Departamentos ministeriales por la legislación vigente. (...)”

“Artículo 13. Cumplimiento reglamentario.

(...) 4. Las homologaciones de vehículos, componentes, partes integrantes, piezas y sistemas que afecten al tráfico y circulación corresponden a la Administración del Estado, que podrá designar para la realización de los ensayos a laboratorios que cumplan las normas que se dicten por la Comunidad Europea.”

- **Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.**

Este reglamento regula en su anexo XI las características, requisitos, utilización y certificación de las balizas V16. No se incluyen previsiones relativas al soporte. A este respecto únicamente se indica que el dispositivo “se colocará en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado” y que “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.”³

² Los laboratorios autorizados por el Ministerio de Industria y Turismo para realizar homologaciones de balizas V-16 son: LCOE (Laboratorio Central Oficial de Electrotecnia) y IDIADA (Instituto de Investigación y Desarrollo de Automoción).

³ En su página web, en relación con la colocación de la baliza V-16, <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/tecnologia-e-innovacion-en-carretera/Dispositivos-de-presenizacion-V16/> la DGT indica lo siguiente:

“Preguntas frecuentes:

(...) ¿Dónde debe colocarse?

En la parte más alta posible del vehículo inmovilizado y, en todo caso, garantizado su máxima visibilidad. Las especificaciones sobre su diseño exigen que se pueda mantener estable sobre una superficie plana. Pero si por la altura no es posible acceder al techo del vehículo, el dispositivo V-16 deberá estar dotado de algún medio, como un imán, lo que le permitirá ser colocado en la puerta del conductor.

(...) ¿Cómo debe colocarse en el caso de vehículos dotados de una carrocería que sobresale por encima de la cabina, como vehículos pesados rígidos, articulados o autobuses, cuando queden inmovilizados de día en zonas de baja visibilidad?

La redacción del artículo 130 del Reglamento General de Circulación, permite al conductor que, en el caso de que pueda abandonar el vehículo con seguridad, es posible colocar la baliza V-16 en la

“ANEXO XI

SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS

(...) 2. Especificaciones

(...) 2. Contraseña de homologación

(...) Se admitirán señales V-1, V-2, V-3, V-5, V-6, V-16 y V-23, homologadas conforme a los Reglamentos CEPE/ONU números 27, 65, 69, 70 ó 104, siempre que dichas homologaciones hayan sido concedidas por cualquier Parte contratante del Acuerdo de 1958 revisado.

(...)”

“V-16. DISPOSITIVO DE PRESEÑALIZACIÓN DE PELIGRO

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

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

3. Tendrá las siguientes características:

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

b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0 entre 40 y 700 candelas efectivas, y en los grados ± 8 entre 25 y 600 candelas efectivas. En ambos casos dicha intensidad de mantendrá durante al menos 30 minutos.

El tiempo de encendido, “ON time” según se define en el Reglamento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) 65, será como máximo 0,4/frecuencia de destello.

El tiempo de apagado, “OFF time” según se define en el Reglamento CEPE/ONU 65, será como mínimo de 0,1 segundos.

parte posterior del vehículo. Corresponderá al conductor valorar si es posible abandonar o no el vehículo en condiciones de seguridad.

En caso de que el conductor no pueda abandonar el vehículo, deberá colocar la baliza en la parte accesible exterior más alta de la cabina. Si por altura no es posible acceder a esta zona, se podrá fijar sobre la puerta del conductor o en la parte lateral del vehículo. (...)”

El tiempo entre destellos inmediatamente consecutivos (Δe) para señales luminosas consistentes en grupos de varios destellos será el definido en el anexo 5 del Reglamento ECE 65.

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

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

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

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

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

La alimentación del dispositivo será autónoma a través de una pila o batería que deberá garantizar su uso al cabo de 18 meses. Se considerará que los dispositivos que utilicen una batería recargable y siempre que la carga del mismo se pueda realizar en el propio vehículo cumplen con este requisito.

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

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

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

7. El listado de las marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con todo lo establecido en este apartado, y por lo tanto sean válidos para señalar un accidente, será publicado en la dirección <http://www.dgt.es/v16>.

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

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

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

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

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

- **Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.**

Según se desprende de la norma, si se altera alguna pieza homologada de un vehículo o de sus accesorios de seguridad, se debe solicitar una reforma o extensión de la homologación inicial.

“Artículo 3. Ámbito de aplicación.

1. Con carácter general lo dispuesto en este real decreto será de aplicación:

a) A todos los vehículos, sistemas, partes y piezas que se encuentren incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002; Directiva 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003; y Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 septiembre de 2007; así como a los no incluidos en dichas directivas pero que se incluyen en los anexos del presente real decreto.

b) A todos los vehículos de motor y sus remolques a los que no sea de aplicación obligatoria la homologación de tipo. (...)”

“Artículo 7. Actas de ensayo.

1. El modelo de acta de ensayo de homologación de tipo española, homologación de series cortas nacionales u homologación individual o autorizaciones de aplicaciones particulares se emitirá por el servicio técnico se basará en el modelo que figura en el anexo I de este real decreto y deberá incluir, al menos, las informaciones recogidas en dicho anexo. Para su emisión, el servicio técnico deberá realizar las comprobaciones, mediciones y ensayos requeridos para verificar que el vehículo se corresponde con el expediente de homologación.

2. Acta de ensayo de homologación de tipo española y homologación de series cortas nacionales.

(...) c) Si con posterioridad a la homologación del tipo y sus variantes, se incorpora al tipo homologado cualquier nueva variante, deberá solicitarse la extensión de homologación correspondiente a la autoridad de homologación. Para ello se presentará al servicio técnico la documentación que corresponda únicamente a las diferencias que presente la nueva variante con el modelo básico, acompañada de los certificados de homologación de los actos reglamentarios afectados por las diferencias que presentan las nuevas variantes, y, en su caso, vehículo representativo de la/s nueva/s variante/s.

El servicio técnico procederá a emitir un acta de ensayo de extensión de homologación de tipo, previa verificación de los datos presentados por el fabricante, y comprobación de que las documentaciones de los actos reglamentarios se corresponden con la nueva variante del vehículo, y previa realización, en su caso, de los ensayos necesarios. (...)”

- **Instrucción 2025/14. Dirección General de Tráfico.**

En esta Instrucción la DGT indica que, conforme al anexo XI del Reglamento General de Vehículos, el requisito de la estabilidad será objeto de verificación en el correspondiente

proceso de homologación del dispositivo. Si posteriormente se introduce un soporte distinto, deberá volverse a valorar el requisito de la estabilidad a través de una extensión de la homologación.

La Instrucción además precisa que la regulación no determina los soportes o formato de colocación del dispositivo en el vehículo.

“(...) debe recordarse que las características técnicas y certificación de los dispositivos V-16 están regulados por el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. Concretamente por lo dispuesto en su Anexo XI, conforme a la redacción dada por el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, modificado por Real Decreto 1030/ 2022, de 20 de diciembre. En el apartado d) del Anexo XI se establece, entre ellos, el de la estabilidad (letra d): "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."

El requisito citado, el único relativo a la estabilidad, será objeto de verificación en el correspondiente proceso de homologación y certificación del dispositivo. O, dicho de otro modo, la regulación no procede a determinar los soportes o formato de colocación en el vehículo.

De este modo, no existe limitación normativa al uso de soportes o accesorios para la colocación de la señal V-16, siempre que:

- a) No interfieran con el cumplimiento de los requisitos técnicos del dispositivo, en especial los relativos a la estabilidad y visibilidad física, cuando sea aplicable.*
- b) Permitan su utilización segura, inmediata y eficaz en las condiciones para las que fue diseñado. En particular, el dispositivo estará destinado exclusivamente a su fijación, no sobresaliendo significativamente de la proyección en planta.*
- e) No supongan alteración, modificación o manipulación del propio dispositivo homologado, ni de sus funciones esenciales de activación automática, geolocalización o señalización.*
- d) Hayan sido objeto de comprobación en el conjunto de las características técnicas y certificación por los laboratorios acreditados, pudiendo reflejarse en forma de extensión, si el dispositivo ya contaba con certificado. (...)”*

3. CONSIDERACIONES DE LA SECRETARÍA PARA LA UNIDAD DE MERCADO

1) Inclusión de la actividad de en el ámbito de la LGUM.

El apartado b) del Anexo de la LGUM define las actividades económicas como:

“b) Actividad económica: cualquier actividad de carácter empresarial o profesional que suponga la ordenación por cuenta propia de los medios de producción, de los recursos humanos, o ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o en la prestación de servicios. No se incluyen dentro de este concepto las actividades relativas a la reserva o al ejercicio de potestades públicas, jurisdiccionales o administrativas ni la regulación de las relaciones laborales por cuenta ajena o asalariadas.”

La fabricación y comercialización de soportes para balizas de tráfico V-16 constituye una actividad económica y como tal está incluida en el ámbito de aplicación de la LGUM, cuyo artículo 2 establece:

“1. Esta ley será de aplicación al acceso a actividades económicas que se prestan en condiciones de mercado y su ejercicio por parte de operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional.

2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de esta ley las materias del ámbito tributario.”

2) Análisis de la reclamación a la luz de los principios de la LGUM.

El objeto de este informe es analizar la compatibilidad con los principios de la LGUM de la normativa aplicable y su interpretación por la DGT, en relación con la necesidad de que los nuevos soportes externos que se diseñen para balizas de tráfico V-16 ya existentes y homologadas sean analizados en un proceso de extensión de dicha homologación en relación con todas y cada una de las balizas que van a soportar, mediante los correspondientes ensayos y evaluaciones individualizadas. Este informe únicamente analizará las cuestiones relativas a la adecuación de la normativa a la LGUM, sin entrar en aspectos que no corresponde analizar a esta Secretaría.

La LGUM establece en su **artículo 9**⁴ que todas las autoridades competentes deben velar, en las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención adoptados en su ámbito de actuación, por la observancia de los *principios de garantía de las libertades de los operadores económicos*.

⁴ **“Artículo 9.** Garantía de las libertades de los operadores económicos.

1. Todas las autoridades competentes velarán, en las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención adoptados en su ámbito de actuación, por la observancia de los principios de no

De entre estos principios se analiza el de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes (recogido en su **artículo 5**⁵), que exige que los límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio se motiven en la necesaria salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general, con la que guarden relación, de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio⁶, y que sean proporcionados, de modo que no exista otro medio menos restrictivo o menos distorsionador de la actividad económica.

discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad de sus actuaciones, simplificación de cargas y transparencia.

2. En particular, garantizarán que las siguientes disposiciones y actos cumplen los principios citados en el apartado anterior:

a) Las disposiciones de carácter general que regulen una determinada actividad económica o incidan en ella.

b) Las autorizaciones, licencias y concesiones administrativas, así como los requisitos para su otorgamiento, los exigibles para el ejercicio de las actividades económicas, para la producción o distribución de bienes o para la prestación de servicios y aquellas materias que versen sobre el ejercicio de la potestad sancionadora o autorizadora en materia económica.

c) La documentación relativa a los contratos públicos, incluidos los pliegos y cláusulas de los contratos públicos.

d) Los actos dictados en aplicación de las disposiciones, requisitos y condiciones mencionados en las letras anteriores, así como los procedimientos asociados a los mismos.

e) Los estándares de calidad emanados de normas o consejos reguladores, así como los actos que acrediten el cumplimiento de estos estándares de calidad.

f) Cualesquiera otros actos, resoluciones y procedimientos administrativos que afecten a los operadores económicos.”

⁵ **“Artículo 5.** Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.”

⁶ **“Artículo 3.** Definiciones

A los efectos de esta Ley se entenderá por:

(...)

11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.”

El **artículo 17**⁷ instrumenta la aplicación de este principio de necesidad y proporcionalidad, estableciendo que solo podrá exigirse una autorización cuando esté justificado por razones de orden público, seguridad pública, salud pública o protección del medio ambiente en el lugar concreto donde se realiza la actividad, y estas razones no puedan salvaguardarse mediante la presentación de una declaración responsable o de una comunicación. Respecto a instalaciones e infraestructuras físicas, entiende que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para la exigencia de una autorización cuando dichas instalaciones sean susceptibles de generar daños sobre el medioambiente y el entorno urbano, la seguridad y salud pública y el patrimonio histórico artístico.

En el caso que nos ocupa, el interesado informa que el procedimiento para homologar y poder comercializar un soporte V-16 diseñado por él constituye una barrera para la actividad, dado que implica necesariamente realizar una extensión de la homologación de cada baliza para incluir la certificación del soporte. Ello, además de tener un alto coste, por la gran cantidad de balizas existentes en el mercado, en la práctica es casi inviable puesto que supone persuadir a cada fabricante de cada baliza para que inicie este procedimiento.

Como se ha dicho anteriormente, todas las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención deben ser necesarias y proporcionadas en virtud de lo establecido en la LGUM. Las razones imperiosas de interés general que justifican la normativa y la interpretación realizada por la DGT en el caso descrito parece ser la protección de la seguridad y la salud pública, dado que los dispositivos están concebidos para evitar accidentes. Un soporte que se caiga fácilmente del vehículo no servirá para su fin y podría

⁷ “**Artículo 17.** Instrumentación del principio de necesidad y proporcionalidad.

1. Se podrá establecer la exigencia de una autorización siempre que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad, que habrán de motivarse suficientemente en la ley que establezca dicho régimen. Asimismo, los requisitos para la obtención de dicha autorización deberán ser coherentes con las razones que justifican su exigencia. Cuando el régimen de autorización se exija por norma comunitaria o tratado internacional, las autorizaciones podrán estar previstas en una norma de rango inferior a la Ley. Se considerará que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para la exigencia de una autorización:

a) Cuando esté justificado por razones de orden público, seguridad pública, salud pública o protección del medio ambiente en el lugar concreto donde se realiza la actividad, y estas razones no puedan salvaguardarse mediante la presentación de una declaración responsable o de una comunicación.

b) Respecto a las instalaciones, bienes o infraestructuras físicas necesarias para el ejercicio de actividades económicas, cuando sean susceptibles de generar daños sobre el medio ambiente y el entorno urbano, la seguridad o la salud pública y el patrimonio histórico-artístico, y estas razones no puedan salvaguardarse mediante la presentación de una declaración responsable o de una comunicación.

(...)”

ser el origen de un accidente, con riesgo de daños personales y materiales e incluso pérdida de vidas humanas.

Por tanto, se concluye que la normativa está plenamente justificada por razones imperiosas de interés general de seguridad y salud pública, cumpliéndose con el principio de necesidad del artículo 5 de la LGUM.

En cuanto al análisis de proporcionalidad, pueden tenerse en cuenta diversos factores.

- La normativa no regula los soportes o formato de colocación en el vehículo. Únicamente indica que, en relación con su 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.*

Es decir, los fabricantes de balizas no están obligados a proponer y facilitar soluciones para casos diferentes al más habitual, el de vehículos con techo metálico, en los que la instalación de un potente imán es lo más sencillo.

- El proceso de homologación del soporte no depende de su fabricante sino del de la baliza, a través de una extensión de la homologación de la misma. Ello supone una barrera real para que los fabricantes de soportes de balizas V-16 puedan comercializar estos productos.

Estos dos factores suponen una traba tanto para que los fabricantes de soportes para balizas V-16 comercialicen sus productos, como para que el mercado provea de soportes de balizas para determinados vehículos o en determinadas condiciones en los que no han pensado los fabricantes de balizas.

Por ello, en relación con la proporcionalidad de la normativa y su interpretación, sería posible el analizar si no existen otras alternativas que, protegiendo de igual modo la seguridad de los conductores en la carretera, permitan que puedan desarrollarse y comercializarse las soluciones que proponen los terceros sin tener que depender de que el fabricante de la baliza quiera abrir el proceso de extensión de la homologación. A este respecto, el propio interesado propone que se regule la realización de ensayos específicos para soportes o accesorios externos, basados en criterios objetivos (dimensiones admisibles de la base de la baliza; geometría compatible; sistema de apoyo o fijación; estabilidad mecánica; resistencia a fuerzas laterales, vibraciones y condiciones de uso; no interferencia con la emisión luminosa; no alteración de la electrónica, conectividad, alimentación ni funcionamiento interno de la baliza; rangos de compatibilidad definidos por parámetros físicos y mecánicos; reconocimiento de equivalencias entre balizas sustancialmente iguales).

4. CONCLUSIONES ADICIONALES – SOLUCIÓN PLANTEADA

Las homologaciones relativas a los soportes de las balizas V-16 deben configurarse atendiendo a los principios de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, en especial al principio de necesidad y proporcionalidad recogido en sus artículos 5 y 17.

En concreto, las medidas relativas a la homologación de los soportes para balizas V-16 son necesarias para proteger la seguridad y la salud de las personas. En lo que respecta a su proporcionalidad, en la medida en que la normativa no contempla todas las eventualidades posibles relativas a la colocación de la baliza, se considera que sería posible analizar si no existen otras alternativas que, protegiendo de igual modo la seguridad de los conductores en la carretera, permitan que puedan desarrollarse y comercializarse soportes de terceros sin tener que depender de que el fabricante de la baliza quiera abrir el proceso de extensión de la homologación.

A lo largo de este procedimiento, remitido el caso a la autoridad competente a través del punto de contacto del Ministerio del Interior, no se ha recibido respuesta ni propuesta de actuación al respecto.

Madrid, 14 julio de 2026

LA SECRETARÍA PARA LA UNIDAD DE MERCADO