



MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO POR EL QUE SE REGULAN LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS.

1. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministerio del Interior	Fecha	11 de marzo de 2021
Título de la norma	PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS.		
Tipo de Memoria	Normal x Abreviada		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	<p>1. Servicios de auxilio en las vías públicas: Las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en las vías públicas que acudan al lugar de un accidente o avería, así como, las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.</p> <p>2. Directiva 2015/719, sobre masas y dimensiones: Modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos para completar la transposición de la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, por lo que se refiere a determinados vehículos articulados que llevan uno o varios contenedores o cajas móviles en operaciones de transporte intermodal.</p>		

Objetivos que se persiguen	<p>1. Servicios de auxilio en las vías públicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La reducción de la siniestralidad de los operarios que realizan el auxilio y del resto de los usuarios en las vías. - Garantizar la fluidez del tráfico y la movilidad segura. <p>2. Directiva 2015/719, sobre masas y dimensiones: Facilitar las operaciones de transporte intermodal entre Estados miembros de la Unión Europea y terceros países, teniendo en cuenta la utilización creciente de contenedores o cajas móviles de hasta 45 pies.</p>
Principales alternativas consideradas	<p>1. Servicios de auxilio en las vías públicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollar mediante norma reglamentaria el mandato legal expuesto en el artículo 51 de la Ley 6/2015, de 7 de abril, por la que aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, para determinar las condiciones para realizar las funciones de los servicios de auxilio. - No hacer nada y dejar el vacío legal en la materia de auxilio en las vías públicas. <p>2. Directiva 2015/719, sobre masas y dimensiones: No cabe considerar ninguna alternativa diferente de la modificación del Reglamento General de Vehículos para completar la transposición de la Directiva (UE) 2015/719 ya que este Reglamento es la norma nacional que regula las masas y dimensiones de los vehículos.</p>
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la norma	El Real Decreto consta de once artículos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales.
Informes Recabados	<ul style="list-style-type: none"> - Oficina de Coordinación y Calidad Normativa - Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad

	<p>Sostenible.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. - Ministerio de Defensa. - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana - Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. - Ministerio de Política Territorial y Función Pública - Ministerio de Educación y Formación Profesional - Ministerio de Sanidad - Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. - Ministerio de Hacienda - Agencia Española de Protección de Datos - Dictamen del Consejo de Estado 	
Trámite de Consulta Pública	<ul style="list-style-type: none"> - Consulta pública previa, en la página web del Ministerio del Interior. - Información pública a través de la publicación del proyecto en la página web del Ministerio del Interior. 	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	<p>¿Cuál es el título competencial prevalente?</p> <p>Artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.</p>	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	
	En relación con la competencia	<p><input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia.</p>

		<input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación Estimada: x Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación Estimada: <u>16.378.969,30 €</u> <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma X <input type="checkbox"/> Sí, afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. Sí afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales	<input type="checkbox"/> No implica un gasto. <input type="checkbox"/> implica un ingreso: x implica un gasto: 20.000,00 euros
IMPACTO DE GÉNERO, IMPACTO EN LA FAMILIA, INFANCIA Y ADOLESCENCIA.	La norma tiene un impacto de género, en la familia y en la infancia y adolescencia:	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo X Positivo <input type="checkbox"/>

OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	<p>La norma tiene un impacto nulo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.</p> <p>La norma tiene un impacto favorable en materia de movilidad segura.</p>
OTRAS CONSIDERACIONES	

La tramitación de este proyecto se ha elaborado de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la redacción dada al mismo por la disposición final tercera de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre por el que se regula la Memoria del Análisis del Impacto Normativo, así como en la Guía Metodológica para su elaboración, aprobada por el acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1.1. Fines y objetivos perseguidos.

1.1.1. Servicios de auxilio en las vías públicas.

1.1.1.1. Antecedentes

La preocupación de la Administración en relación a las condiciones de seguridad en las que se realizan las actividades de auxilio se remonta al año 2000, en el que se crea un grupo de trabajo específico dentro del Consejo Superior de Tráfico, en la actualidad Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, bajo el nombre de “Grúas de Auxilio en Carretera” y denominación GT-42.

El producto de la actividad de este grupo, se recoge en la Orden Ministerial PRE/52/2010, de 21 de enero, por el que se modifica el anexo II del Reglamento General de Vehículos, ciertos aspectos y requisitos a cumplir por los vehículos destinados a las labores de rescate y transporte de vehículos averiados y accidentados.

Además, durante el año 2014 y dentro del seno del citado grupo de trabajo se aborda la necesidad de elaborar un protocolo que es publicado en julio de 2015. Este documento

pretende servir de base y de guía para mejorar las condiciones de seguridad en las que se llevan a cabo las operaciones de auxilio con el objetivo prioritario de que no se produzca ningún accidente en los que se vea involucrado bien un vehículo de rescate o un vehículo averiado o accidentado; sin perjuicio de los protocolos redactados y aplicados en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco.

1.1.1.2. Fines

1. Mejorar las condiciones de seguridad en las vías públicas de los vehículos de auxilio y en general, de todos los usuarios de las vías públicas

El fin que se pretende alcanzar con esta nueva regulación es: mejorar las condiciones de seguridad durante el auxilio de vehículos en las vías públicas, estableciendo requisitos mínimos que regulen y armonicen dicha actividad, así como, las condiciones en las que se realiza.

Las operaciones de auxilio suponen un riesgo potencial tanto para los operarios que se dedican profesionalmente al auxilio en las vías públicas, como para el resto de los usuarios. La actuación que se tiene que llevar a cabo debe ser rápida para retirar un vehículo averiado o accidentado, eliminando el riesgo para el resto de los usuarios y evitando que se convierta en un obstáculo en la vía.

Es necesario dar más visibilidad al vehículo que se encuentra parado en la vía por causa de accidente o avería y ofrecer mayor protección a sus ocupantes mientras esperan la llegada de los servicios de auxilio en carretera. El accidente por alcance de vehículos que se encuentran parados en estas circunstancias es muy común, con el resultado en muchas ocasiones de ocupantes fallecidos y heridos graves. Por estas razones, se regula en este real decreto la utilización generalizada de señalización en todos los vehículos de auxilio:

- con distintos retrorreflectantes, así como el contorno de la plataforma;
- la utilización de la señal acústica y luminosa.

Además, para el resto de los usuarios y para garantizar su seguridad se introduce el nuevo dispositivo luminoso que señala su posición y avisa al resto de los usuarios de su posición, pudiendo colocarlo sobre el exterior de su propio vehículo sin salir a la vía.

2. Desarrollar nueva regulación, en el ámbito del tráfico y la seguridad vial, en materia de auxilio en las vías públicas

Este proyecto normativo es necesario para establecer las funciones del auxilio en las vías públicas desde el punto de vista del tráfico y la seguridad vial. Si no se llevan a cabo las modificaciones normativas, la siniestralidad en este tipo de operaciones puede seguir aumentando debido a la ausencia de regulación que especifique claramente las condiciones de seguridad en las que se deben llevar cabo tales operaciones.

La normativa no sólo tiene que adaptarse a las necesidades de los conductores, sino que también debe hacerlo a las de los vehículos y las vías, ahondando en aquellas situaciones frecuentemente habituales que inciden directamente sobre la seguridad vial, en este caso nos referimos a las operaciones de auxilio en las vías.

Además, es la forma de dar cumplimiento a la previsión contenida en el artículo 51.3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, el cual dispone:

“Reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.”

1.1.1.3. Objetivos

1. La reducción de la siniestralidad

La política de transportes y de seguridad vial de la Unión Europea, en concreto en el Libro Blanco de Transportes y en el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, fijan la meta de conseguir reducir el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020. Todo ello bajo la perspectiva de la “Visión Cero” es decir, en la Unión Europea antes del 2050, se deberá conseguir la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera.

Para ello, la Dirección General de Tráfico, organismo competente en materia de gestión, ordenación y vigilancia del tráfico deberá impulsar diversas medidas en materia de seguridad vial. En el caso que nos ocupa, deberá incidir específicamente en las actuaciones de auxilio en la vía, garantizando en todo momento la seguridad de la circulación.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, unidad dependiente de la DGT, ha recogido datos específicos sobre siniestralidad en relación con la actividad de auxilio, bien por accidente o por avería del vehículo, tanto de usuarios y/u operarios en los años 2015 y 2016:

	DATOS ACCIDENTALIDAD		
	Fallecidos 30 días	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
2015	18	48	312
2016	32	65	457
Total	50	113	769
<u>Media anual (para el periodo 2015/2016)</u>	<u>25</u>	<u>56,5</u>	<u>384,5</u>

Tabla 1: Estadística Accidentes vehículo inmovilizado 2015 y 2016. Fuente DGT

2. Garantizar la fluidez del tráfico y movilidad segura.

Es necesario abordar las condiciones en las que realizan las operaciones de rescate y retirada de los vehículos que, a diario y por diferentes motivos, se encuentran inmovilizados en la red viaria española para evitar congestiones y, de esta forma, garantizar la fluidez del tráfico siempre con condiciones de seguridad. Cuanto más ágil sea la actuación de los servicios de auxilio, más ágil y fluido será el tráfico.

1.2.1. Directiva 2015/719, sobre masas y dimensiones.

1.2.1.1. Antecedentes.

Mediante la Orden PRA/499/2017, de 1 de junio, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se incorporó a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

Sin embargo, con posterioridad a la publicación de la citada Orden se detectó que la transposición no se realizó de manera completa toda vez que por error no se incluyó en la Tabla 2 sobre “Masas máximas autorizadas”, del anexo IX “Masas y dimensiones” lo dispuesto en la Directiva sobre los vehículos articulados de 5 o más ejes que llevan, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies.

En particular, la Orden utiliza la expresión “transporte combinado”, en lugar de “transporte intermodal”, que es la expresión que recoge la Directiva. Por otra parte, la Orden hace referencia a “un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies”, mientras que la Directiva se refiere a “uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies”.

Las masas máximas autorizadas para estos vehículos articulados que establece la Directiva, coinciden con las de la citada Orden: 44 toneladas cuando se trata de vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes, y 42 toneladas en el caso de vehículo de motor con 2 ejes con semirremolque de 3 ejes.

1.2.1.2. Fines.

La finalidad que se pretende con la modificación de la Tabla 2 del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, a través de la disposición final segunda de este real decreto, es completar la transposición de la citada Directiva (UE) 2015/719, para incluir a los dos tipos de vehículos articulados de 5 o más ejes que llevan, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies. Se mantienen las masas máximas autorizadas de la Orden PRA/499/2017 ya que coinciden con las previstas en la Directiva.

1.2.1.3. Objetivos.

El objetivo es seguir promoviendo las operaciones de transporte intermodal entre los Estados de la Unión Europea, teniendo en cuenta la utilización creciente de contenedores o cajas móviles de una longitud máxima total de 45 pies en este tipo de transporte, a la vez que se garantiza la protección de la infraestructura de la carretera, ya que se mantiene la masa máxima autorizada de 44 y 42 toneladas, según su configuración, de los vehículos articulados de 5 o más ejes que llevan ese tipo de contenedores o cajas móviles.

1.2. Adecuación a los principios de buena regulación.

En el ejercicio de la potestad reglamentaria, se propone el desarrollo de una nueva norma necesaria para poner freno a la siniestralidad, como medida correctora de seguridad vial.

Se han observado los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

- **Necesidad y eficacia:** la presente norma se considera la única alternativa efectiva para la consecución del objetivo de la reducción de la siniestralidad asociada con vehículos inmovilizados en la vía pública por avería o accidente.
La modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos es necesaria para poder completar la transposición de la Directiva (UE) 2015/719 ya que es la norma que regula las masas y dimensiones de los vehículos.
- **Proporcionalidad:** Este instrumento normativo es el más adecuado para recoger las funciones que deban realizar los servicios de auxilio en las vías públicas, garantizando la fluidez y la movilidad, siempre en términos de seguridad.
La reforma del citado anexo IX se limita a los aspectos sobre masas máximas autorizadas de vehículos articulados de 5 o más ejes en operaciones de transporte intermodal de la Directiva (UE) 2015/719 que no se transpusieron en su momento.
- **Seguridad jurídica:** la iniciativa normativa se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, siendo el artículo 51.3 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial donde se indica que se procederá a un desarrollo reglamentario las condiciones en las que realizaran sus funciones los servicios de auxilio en las vías.

Mediante la modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos se logrará la coherencia de nuestra normativa nacional con el ordenamiento jurídico europeo en la materia: Directiva (UE) 2015/719.

- **Transparencia:** En el proceso de elaboración de la norma han participado los representantes de los distintos sectores afectados –incluso se ha mantenido una reunión con todo el sector-, siendo, además, conocida la propuesta normativa a través de todos los medios de comunicación.
- **Eficiencia:** la norma introduce cargas administrativas para los servicios que se dediquen a la actividad de auxilio en las vías, siendo necesarias y racionales a los fines perseguidos.

1.3. Alternativas

1.3.1. Servicios de auxilio en las vías públicas.

Las alternativas contempladas son las siguientes:

- **Escenario 1:**
Elaboración del desarrollo normativo exigido en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su artículo 51.3, con el objetivo de establecer condiciones seguras en los servicios de auxilio de vehículos averiados o accidentados en la vía, eliminando el obstáculo en la circulación y garantizando la fluidez y por supuesto, la movilidad segura.
- **Escenario 2:**
No llevar a cabo dicho desarrollo normativo, posponiéndolo a años venideros, con el consecuente riesgo de no reducir la accidentalidad asociada a inmovilizaciones de vehículos en las vías públicas.

1.3.2. Directiva 2015/719, sobre masas y dimensiones.

No se contempla ninguna alternativa diferente de la modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos para completar la transposición de la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015 ya que en aquel anexo se regulan las masas y dimensiones de los vehículos.

La alternativa de no aprobar ninguna regulación daría lugar al incumplimiento de la obligación de transponer al derecho interno la Directiva citada

2. CONTENIDO Y ANALISIS JURIDICO

2.1. Estructura.

El real decreto consta de once artículos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales.

Los tres primeros artículos establecen el objeto, las definiciones necesarias para la correcta interpretación del texto y el ámbito de aplicación de este real decreto. Se introduce la definición de servicio y operador de auxilio en vías públicas, así como se identifica de forma unívoca a los operarios y vehículos con los que se desarrollará tal actividad.

El contenido de los artículos 4 al 8, establece las características generales para la realización de las tareas propias de las operaciones de auxilio en vías públicas incluyendo las condiciones de circulación de los vehículos y su equipamiento y señalización. Para conseguir una mayor alerta y diferenciación de estos vehículos al objeto de que su operativa sea lo más rápida y ejecutiva posible, se establece las señalizaciones luminosa y acústica propias y diferenciadas del resto de vehículos. Todo ello, con la pretensión de mejorar la movilidad de todos los usuarios de la vías públicas: reduciendo los tiempos de espera y retraso debido a las posibles congestiones que pueda producir un vehículo inmovilizado y siempre, bajo el criterio de que una operación rápida incrementa las condiciones de seguridad del flujo circulatorio. Por todo ello la seguridad vial mejorará de forma notable.

El tercero o el operador de auxilio en vías públicas deberá comunicar por medios telemáticos recogidos el Reglamento delegado (UE) No 886/2013 de la Comisión Europea de 15 de mayo de 2013 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario y en concreto, su artículo 3 apartado b, contempla la "presencia de animales, personas, obstáculos o escombros en la carretera;" como una de las informaciones relevantes acogidas a este acto delegado. Por esta razón, la puesta a disposición de la información se realizará en formato DATEX tal y como identifica el propio acto delegado en su artículo 7.1. Actualmente, la Dirección General de Tráfico está publicando todo tipo de información de estas características a través de la URL: <http://nap.dgt.es>.

Se indican también los requisitos y condiciones a cumplir por los operarios de auxilio en vías públicas, encargados de realizar las tareas de estas operaciones, los requisitos mínimos de

seguridad a respetar durante las mismas y las actuaciones que deben seguir todos los usuarios de las vías, tanto los afectados por inmovilización como el resto.

El artículo 9 establece los criterios bajo los que debe llevarse a cabo, la retirada de aquellos vehículos inmovilizados que supongan un riesgo para el tráfico, siempre bajo los considerandos establecidos legalmente.

Los artículos 10 y 11, crean el registro para aportar una mayor certeza y seguridad a la hora de realizar las operaciones propias del auxilio en vías públicas.

La entrada en vigor de la norma, recogida en la disposición final séptima, será 1 de julio de 2021, si bien la disposición transitoria primera establece que el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16 con capacidades de geolocalización, definido en la disposición final segunda apartado Cinco, será obligatorio a partir del 1 de enero de 2026, para garantizar que los ciudadanos conozcan los nuevos dispositivos, dónde adquirirlos y cómo utilizarlos.

Por otra parte, la entrada en vigor de lo establecido en el apartado Tres de la disposición final segunda, por la que completa la incorporación al derecho interno de la Directiva (UE) 2015/719, tendrá lugar el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, por aplicación del artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre de Gobierno, por tratarse de la transposición de una directiva comunitaria, cuyo plazo de transposición ha finalizado ya.

2.2. Novedades del proyecto

Al no existir regulación alguna en este ámbito, el Real Decreto supone una nueva normativa incorporada a nuestro ordenamiento, aconsejable desde un punto de vista de técnica jurídica como se indica en las Directrices aprobadas mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005.

Además, se introducen novedades en otras normas:

- **Reglamento General de Circulación:** A través de lo contemplado en la disposición final primera, que modifica los artículos:
 - **46.1.f)** Moderar la velocidad y si fuera preciso, detenerse cuando se encuentre un vehículo de auxilio en la vía prestando servicio;
 - **85.4 párrafo primero**, en relación con la distancia lateral mínima que debe mantenerse a la hora de adelantar a un vehículo inmovilizado en la vía o a un vehículo de auxilio que esté realizando una operación de auxilio;

- **113**, introduce en la enumeración de vehículos que utilizan la señal V-2, a los vehículos destinados al servicio de auxilio en las vías públicas.

- **97.3 letra c y el 130**. Estos dos artículos se refieren al dispositivo de preseñalización de peligro, se elimina la obligatoriedad de colocar el dispositivo de preseñalización de peligro (el conocido triángulo de emergencia) sustituyéndolo por un dispositivo luminoso de color amarillo auto, de alimentación autónoma y alta visibilidad, que se colocará en el exterior del vehículo, sin necesidad de tener que salir del mismo.

En este sentido, datos acumulados por la Dirección General de Tráfico, entre los años 2015 y 2019, relativos a la accidentalidad y/o mortalidad, en accidentes en los que estuviera implicado un vehículo parado en vías interurbanas, arrojan cifras, que han obligado a cuestionar la efectividad del sistema actual de preseñalización, e incluso a valorar el incremento de riesgo en su uso. Así las cosas, entre 2015 y 2016 fallecieron 50 personas en vías interurbanas implicadas en accidentes en los que alguno de los vehículos implicados estaba parado o estacionado (excluyendo Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid). De los 50 fallecidos, 13 eran peatones (conductores o pasajeros que habían bajado de uno de los vehículos parados), y 37 estaban ocupando alguno de los vehículos implicados en el accidente.

Así mismo, y en lo relativo a accidentes mortales en vías interurbanas desde 2014 a 2019 (con exclusión de Cataluña y el País Vasco) se registraron 22 fallecidos, en accidentes en los que la presencia de triángulos estaba acreditada y documentada, no constando por tanto aquellos en los que el uso del dispositivo no se documentó, pero que hay que asumir como numerosos, siendo obligatoria su utilización. En consecuencia, dado que casi en la mitad de los fallecidos en los accidentes analizados (10/22) se produjeron una vez los dispositivos ya estaban colocados, se concluye que es necesario revisar el sistema de advertencia a otros vehículos sobre la presencia de un vehículo parado/averiado en la vía.

- **Reglamento General de Vehículos:** A través de lo contemplado en la disposición final segunda:
 - se suprimen los apartados 3 y 4 del artículo 9
 - se modifica el anexo II D, sobre clasificación de vehículo de auxilio en vías públicas

- se modifica el anexo IX respecto de las masas máximas de los vehículos articulados de 5 o más ejes, para completar la transposición de la Directiva (UE) 2015/719.
- en el Anexo XI:
 - se añade un punto 6 a la Señal V-2
 - se modifica la Señal V-16
 - se modifica la Señal V-24
 - se crea una nueva Señal V-27, vehículo conectado.
- se modifica el anexo XII."Accesorios, repuestos y herramientas"

2.3. Análisis jurídico.

2.3.1. Fundamento jurídico y rango normativo.

El proyecto tiene su fundamento jurídico más directo en el artículo 51.3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que dispone lo siguiente:

“Reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar”.

Asimismo, el proyecto encuentra cobertura jurídica en el apartado 1 de la disposición final segunda del citado texto refundido, que habilita al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar lo establecido en la referida ley.

Por lo tanto, este real decreto se dicta como consecuencia de la previsión normativa estipulada la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Además, el proyecto es conforme con la atribución genérica al Gobierno del ejercicio de la potestad reglamentaria en el artículo 97 de la Constitución, concretada a favor del Consejo de Ministros en el artículo 5.1.h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Por otra parte, desde el punto de vista formal, con arreglo al artículo 24.1.c) de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, deben adoptar la forma de reales decretos acordados en Consejo de Ministros las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de éste y las resoluciones que deban adoptar dicha forma jurídica.

En consecuencia, el rango de real decreto es necesario en tanto que desarrolla una previsión legal (artículo 51.3 del texto refundido) y modifica dos normas que tienen ese mismo rango de real decreto: el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

2.3.2. Relación con otras normas de derecho interno.

La norma es congruente con el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en concreto, con lo dispuesto en el anteriormente mencionado artículo 51.3 que establece un mandato para desarrollar reglamentariamente las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera, las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.

Asimismo, es congruente con el régimen sobre los servicios de auxilio previsto en la mencionada Ley, en particular, con los siguientes artículos: *“Artículo 27. Vehículos en servicio de urgencia. Tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia, cuando se hallen en servicio de tal carácter, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera. Pueden circular por encima de los límites de velocidad establecidos y están exentos de cumplir otras normas o señales, en los términos que reglamentariamente se determine.”*

“Artículo 39.3. [...] En vías urbanas se permite la parada o el estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.”

La norma es congruente con la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, en concreto, la Estrategia incluye en el ámbito de intervención 9.1 “la atención en el accidente” lo siguiente: *“Organizar encuentros sobre atención de emergencias en los accidentes de tráfico para el intercambio de buenas prácticas: con el objetivo de mejorar los servicios de urgencias y emergencias se realizarán eventos sobre emergencias, se promocionará la “guía de recomendaciones para la prestación de atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico” y se proporcionará un tratamiento especial a las grúas de auxilio en carretera.”*

Por su parte, la norma es coherente con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que incorporó un apartado relativo a la señal V-24 «Grúa de servicio de auxilio en carretera» tras su modificación mediante la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, por la que se modifican los anexos II, IX, XI, XII y XVIII del Reglamento General de Vehículos.

En relación a otras normas sectoriales, y particularmente la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en su relación con el artículo 5.5 y disposición final segunda del proyecto del real decreto sobre las señales acústicas de los vehículos de auxilio en vías públicas, la norma es congruente con dicha regulación, toda vez, que el artículo 6 contempla la excepcionalidad de uso de la señal acústica en vías urbanas .

En este sentido, la norma trae causa de un doble marco, el establecido por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y el configurado por el 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.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido que vino a trasponer la directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, tiene el propósito declarado de prevención, vigilancia y reducción de la denominada «contaminación acústica», y es, a su vez, ejecutora del mandato constitucional de proteger la salud contenido en el artículo 43, y el medio ambiente.

Así las cosas, y en sucinto resumen, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, define los índices de ruido y de vibraciones, sus aplicaciones, efectos y molestias sobre la población y su repercusión en el medio ambiente; delimitando los distintos tipos de áreas y servidumbres acústicas definidas en el artículo 10 de la citada Ley 37/2003, estableciendo además, los objetivos de calidad acústica para cada área. Adicionalmente y en el artículo 19 del mismo texto legal, se contempla, la emisión de ruido de los vehículos de motor destinados a servicios de urgencias con la peculiaridad de disminuir la intensidad sonora de la emisión acústica cuando se trate de intervenciones nocturnas y en zonas habitadas.

Por su parte, y desde la normativa específica del tráfico y la seguridad vial, se establece en el artículo 44 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, la posibilidad del uso de los dispositivos sonoros en vehículos de auxilio en carretera, disponiendo que “los vehículos de servicios de urgencia y otros vehículos especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.”

En su virtud, el proyecto de real decreto objeto de la presente memoria, es congruente con la normativa específica sobre contaminación acústica, por cuanto la misma habilita el uso de

dispositivos acústicos a los vehículos de auxilio en carretera, bajo condiciones particularmente restrictivas en el caso de actuaciones nocturnas y zonas habitadas, al tiempo que supone una efectiva aplicación de la potestad reglamentaria prevista en el artículo 44 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, puesto que dicho proyecto tiene el rango reglamentario necesario para cumplimentar la exigencia legal del referido artículo 44.

En consecuencia con lo anterior, el proyecto de real decreto, cumple la exigencia de desarrollo reglamentario de los supuestos de uso de señales acústicas, de conformidad a la legislación general del tráfico, pero con las restricciones exigidas por la normativa general del ruido, permitiendo el equilibrio necesario entre la protección del derecho a la salud como objetivo máximo de la normativa del ruido, y el derecho a la vida e integridad física como desiderátum supremo de la legislación sobre movilidad.

En última instancia, la norma es congruente con la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, que en su artículo 25 contempla específicamente las competencias de ordenación del tráfico urbano al disponer que “2. *El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: [...] b) Medio ambiente urbano: en particular, parques y jardines públicos, gestión de los residuos sólidos urbanos y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas. [...] g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.*

2.3.3. Relación con las normas de derecho de la Unión Europea

Si bien el proyecto de Real Decreto se ampara jurídicamente en la normativa estatal 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, en concreto, a través del soporte que otorga el artículo 51.3, cuando faculta para el desarrollo reglamentario de las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería y de las características que deban cumplir las empresas, la obligación de cumplimiento de la normativa europea sobre los aspectos que puedan afectar a las regulaciones europeas afecta también al Real Decreto.

La Directiva 2007/46/CE establece un marco armonizado que contiene los requisitos técnicos generales y disposiciones administrativas para la homologación de todos los vehículos nuevos incluidos en su ámbito de aplicación, así como la homologación de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos en la Comunidad. La

Directiva 2007/46/CE es transpuesta en el ordenamiento nacional por la Orden Ministerial PRE/52/2010 de 21 de enero. Ambas normativas, Directiva y Orden Ministerial, son cumplidas por el proyecto de Real Decreto al introducir modificaciones en el Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, modificando el apartado D del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, con la definición de vehículo de auxilio en vías públicas, y también en la modificación de los párrafos tercero y cuarto del apartado dedicado a los vehículos articulados de 5 o más ejes, de la Tabla 2 “Masas máximas autorizadas”, y del apartado 2 “Masas máximas permitidas”, del anexo IX “Masas y dimensiones”.

Asimismo, las modificaciones que se han introducido en el proyecto de Real Decreto, respecto de masas y dimensiones de los vehículos destinados al cumplimiento del servicio de auxilio en carretera, se acomodan a la normativa europea, de carácter vinculante y eficacia general, recogida en el Reglamento 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de julio de 2009 relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados.

También es destacable la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, es complementada por Reglamento Delegado (UE) 886/2013 de la Comisión de 15 de mayo de 2013.

Toda esa normativa europea es seguida por el proyecto de Real Decreto por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, al reglamentar la recopilación de datos sobre el tráfico con carácter gratuito y dentro del ámbito de las empresas que prestan los servicios de auxilio en carretera, así el artículo 4.1 del proyecto establece que *“el operador de auxilio en vías públicas directamente o, a través de un tercero, deberá comunicar por medios telemáticos a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad”*.

En Europa, la acreditación está regulada en el Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio de 2008 por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93 y en el que se fija un modelo de acreditación basado en la existencia de un único Organismo Nacional de Acreditación en cada Estado miembro formalmente designado y con potestad pública para llevar a cabo su función. Sobre esta base, el reglamento establece los requisitos que debe cumplir el Organismo Nacional de Acreditación para poder ser designado por el Estado miembro y establece los principios fundamentales en el funcionamiento de los Organismos Nacionales de Acreditación.

Así, en el proyecto de Real Decreto se modifica el apartado 2 relativo a la señal V-16, dispositivo de preseñalización de peligro, del anexo XI del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y en su redacción además de establecer los requisitos de dicha señal V-16 se somete a la reglamentación del Reglamento nº 765/2008 al quedar redactado del siguiente tenor “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*”.

Concluyendo que dicho proyecto de Real Decreto, tiene en cuenta toda la normativa europea relativa a los vehículos que realizan el auxilio, respecto de las características técnicas y dimensiones, a los sistemas de información y comunicación por medios telemáticos a la autoridad competente, en el geoposicionamiento del vehículo durante la operación de auxilio y por último, y respecto a la homologación de la señal V-16 y la acreditación de las características exigidas para el funcionamiento de dicha señal.

Por último, a través de la modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos se completa la incorporación al ordenamiento jurídico nacional de la Directiva (UE) 2015/719. La fecha límite para que los Estados miembros pusieran en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la citada Directiva finalizó el 7 de mayo de 2017, según establece su artículo 2.

Si bien la Orden PRA/499/2017, de 1 de junio, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, se dictó para transponer la mencionada Directiva, como por error no se recogieron los aspectos relacionados con las masas y dimensiones de los vehículos articulados de 5 o más ejes que llevan, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud total de 45 pies, es preciso abordar ahora la transposición de esta materia.

Se indica a continuación una tabla de correspondencia entre los artículos de la Directiva y los del apartado Tres de la disposición final segunda este proyecto de real decreto que los transpone:

Tabla de equivalencias

Directiva (UE) 2015/719	Apartado Tres de la disposición final segunda del Proyecto de Real Decreto
-------------------------	--

Artículo 1 9) c)	Párrafo cuarto del apartado “vehículos articulados de 5 o más ejes”, de la Tabla 2 “Masas máximas autorizadas”, del apartado 2.1 “Masas máximas permitidas” del anexo IX “Masas y dimensiones”.
Artículo 1 9) d)	Párrafo tercero del apartado “vehículos articulados de 5 o más ejes”, de la Tabla 2 “Masas máximas autorizadas”, del apartado 2.1 “Masas máximas permitidas” del anexo IX “Masas y dimensiones”.

2.3.4. Entrada en vigor

El real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2021, al establecer nuevas obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñan una actividad económica o profesional como consecuencia del ejercicio de ésta (art. 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno), salvo lo referente al dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16 con capacidades de geolocalización, definido en la disposición final segunda apartado cinco, que será obligatorio a partir del 1 de enero de 2026, y la incorporación al derecho interno de la Directiva (UE) 2015/719, que se fija para el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado porque la fecha de transposición de la misma finalizó el 7 de mayo de 2017.

2.3.5. Derogación de normas

El presente real decreto, contiene una fórmula derogatoria genérica, mediante disposición a tal efecto, teniendo, en todo caso, vigencia indefinida.

3. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.

El proyecto de Real Decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de circulación de vehículos a motor y seguridad vial. En desarrollo de la referida atribución competencial, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad vial, establece en su artículo 4, las competencias de la Administración General del Estado, sin perjuicio de aquellas que tengan asumidas las comunidades autónomas a través de sus

estatutos de autonomía, particularmente reza: “[..] Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas, y además de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, corresponde a la Administración General del Estado: a) La aprobación de la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial.”

Así las cosas, y pese a que son varias las comunidades autónomas que han asumido competencias en materia de carreteras, destacando País Vasco y Cataluña de conformidad con el artículo 148.5 de la Constitución Española, los respectivos estatutos de autonomía reservan competencias respecto de dicha materia en relación al control y vigilancia de tráfico, en términos de ejecución, conservándose la distribución competencial en los niveles previstos constitucionalmente al verse reservado el Estado la aprobación de la normativa básica, de la que el real decreto objeto de la presente memoria es expresión. En consecuencia, la norma es congruente con el sistema de distribución competencial en materia de tráfico, toda vez que, y a mayor abundamiento, doctrina pacífica del Tribunal Constitucional ha venido a completar el alcance que el artículo 149.1.21 de la Constitución debe adquirir, al considerar que “[...] no se encuentran englobadas solamente las condiciones atinentes a la circulación (vgr. señales, limitaciones de velocidad, etc,) sino las condiciones que deben cumplir los vehículos que circulan. De ahí que no quepa separar [...] los requisitos técnicos que debe reunir un vehículo [...] de aquellos requisitos que pretenden proteger a quienes como conductores o pasajeros se encuentren en su interior.” (SSTC 183/1996;56/1985).

Así mismo, el propio tribunal en STC 118/1996 ha establecido que deben considerarse integrados en el título relativo al tráfico, entre otros conceptos como actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por vías públicas de vehículos, peatones y animales, así como aquellas otras actividades conexas que por razones de finalidad vienen a garantizar de forma directa e inmediata la seguridad vial , entre ellas las condiciones técnicas de los vehículos.

El real decreto objeto de esta memoria es pues, expresión de la reserva competencial en materia de formulación de normativa básica prevista en la Constitución y desarrollada en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en su virtud, congruente con el sistema de distribución competencial entre el estado y las comunidades autónomas

Adicionalmente a la distribución competencial prevista constitucionalmente y completada en su interpretación por el Tribunal Constitucional, que viene a habilitar el desarrollo normativo en que consiste el real decreto objeto de la presente memoria, existe otro nivel de distribución competencial, particularmente municipal, cuya salvaguarda debe ser analizada.

El principio de autonomía local viene reconocido en los artículos 137,140 y 142 de la Constitución, así como en los artículos 1.1, 2.1 7.2 10.3 de la Ley 7/1985 Reguladora de las

Bases del Régimen Local.

En este sentido, y en desarrollo de dicha disposición, el artículo 7 la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dispone que “*Corresponde a los municipios:* a) *La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.* b) *La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social. [...] g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.”*

A su vez, la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en su artículo 25, y tal y como ya se ha recogido en anteriores apartados de la presente memoria, contempla específicamente las competencias de ordenación del tráfico urbano al disponer que “2. *El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: [...] b) Medio ambiente urbano: en particular, parques y jardines públicos, gestión de los residuos sólidos urbanos y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas. [...] g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.*

En consecuencia con lo anterior, y reservando el marco normativo la potestad reglamentaria municipal para regular los diferentes usos de las vías urbanas, así como posibilitar la ordenación y vigilancia del tráfico en el ámbito municipal, se concluye que el contenido del real decreto objeto de la presente memoria, es congruente con el sistema de distribución competencial previsto constitucional y legislativamente, por mor de los sistemas de cooperación y coordinación consagrados en los textos legales referenciados.

4. IMPACTO ECONOMICO.

En relación con los datos estadísticos de los fallecidos a causa de atropello o colisión mientras se llevaba a cabo una actuación de auxilio, se pueden deducir los altos costes sociales y

económicos que los accidentes derivados del incorrecto y deficiente estado del vehículo tienen sobre la sociedad en su conjunto. Tomando como base que el Valor de Prevenir un Fallecimiento como consecuencia de un accidente de tráfico es igual a 1,4 millones de euros y el de Prevenir un Herido Grave de 225.000 euros, determinado en el estudio de la Dirección General de Tráfico con la Universidad Pablo Olavide de Sevilla y la Universidad de Murcia¹.

AÑO	VÍCTIMAS MORTALES	HERIDOS HOSPITALIZADOS
2015	18	48
2016	32	65
Media anual	<u>25</u>	<u>56,5</u>

Tabla 2: Estadística VM y HH vehículo inmovilizado 2015 y 2016. Fuente DGT

El informe publicado por la OCDE, titulado Seguridad Vial 2015, revela que los siniestros de tráfico le costaron al país cerca de 9.640 millones de euros en 2013. Este importe se refiere al gasto derivado de la atención —incluida la sanitaria— a todo tipo de víctimas y supone, según el documento, el 0,94% del Producto Interior Bruto (PIB). En el año 2015 se produjeron en España 1.680 fallecidos, 89.419 accidentes, 10.086 heridos hospitalizados y 114.634 heridos leves, lo que significa que cada accidente supone de media un coste de 0,11 millones de euros. El desglose de los datos de la OCDE revela que la mayor partida económica se dedicó a los heridos_hospitalizados: casi 4.190 millones de euros. A ésta, le siguieron los 3.140 millones destinados a los heridos no hospitalizados y los 2.310 millones para las víctimas mortales.

En una línea parecida concluye la estimación de coste por víctima de un accidente de tráfico según el informe de valoración económica de los accidentes evitados en millones de euros (Fuente: Informe BASMA 2006, FITSA), en donde se estiman los costes humanos unitarios en unos 1.025.690 euros en el caso de una víctima mortal y unos 12.140 euros en el caso de un herido.

A continuación se realiza un análisis detallado basado en modelos matemáticos.

Estimación matemática

¹ http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/2011/SPAD1A_-_ESTIMACION-EN-EL-CONTEXTO-DE-LOS-ACCIDENTES-DE-TRAFICO_INFOME-PARA-WEB.pdf y https://stopaccidentes.org/uploads/file/Costes_accidentes.pdf.

El modelo matemático utilizado se resume a continuación, se completa mediante la ejecución de cuatro pasos.

- Paso 1:

En primer lugar es necesario conocer el número potencial de accidentes con víctimas que se podrían evitar con la implantación de las medidas contempladas en el real decreto. El número de accidentes evitados (AE) se obtiene mediante el siguiente método:

En la Tabla 3 se determina el número de accidentes evitados, determinando en primer lugar, los accidentes en los que los vehículos implicados estaban inmovilizados. Para ello, se multiplica el número de accidentes (NA) por la tasa de rechazo en la inspección técnica de vehículos (TR)², adoptando por tanto la hipótesis de que la probabilidad de aparición de un defecto en un vehículo que provoque su inmovilización, se asocia a la tasa de rechazo en la inspección técnica.

Tomando como base los estudios realizados en el Reino Unido (<http://www.survivegroup.org/pages/home>), se admite que el 60% de las inmovilizaciones y accidentes causados por defectos en los vehículos se podrían haber evitado, ya que estos no habrían aparecido.

MODELO MATEMATICO: ESTIMACIÓN ACCIDENTES EVITADOS (años 2015 y 2016)	
	Número accidentes
número de accidentes NA	163
accidentes evitados Se estima que el 60% de los accidentes causados por defectos se podrían evitar	$=AA \cdot 0,6 = 98$

Tabla 3: Estimación accidentes evitados

Se va a aplicar el método explicado tomando como base los datos estadísticos presentados en la tabla 1, los datos de accidentalidad medios de 2015 y 2016. Se tendrán en cuenta todos los

² Entendiendo por rechazo inspección técnica con resultado desfavorable o negativa.

accidentes sin discriminar por antigüedad del vehículo involucrado en el accidente. El número de accidentes con víctimas en vehículos inmovilizados en la vía, para el periodo de dos años citados, fue de 163.

De los datos de la tabla 3 observamos que se habrían evitado 49 accidentes anuales gracias a la mejora de las condiciones de circulación y de realización del auxilio en vías públicas.

- Paso 2:

A partir de las estadísticas de accidentes se determinan las muertes por accidente (MA) y los heridos por accidente (HA). Ver tablas 1 y 2.

- Paso 3:

Conocido el número de accidentes evitados, se puede determinar el número de muertes y heridos que se podrían evitar mediante el producto del número de accidentes evitados por el número de víctimas mortales por accidente y por el número de heridos por accidente, respectivamente.

- Muertes anuales evitadas: 60 % del total de 25 fallecidos

- Heridos anuales evitados: 60 % del total de 56,5 heridos hospitalizados = 33,9

Tomando como base estos resultados y los datos de los diferentes estudios comentados, en relación con el coste unitario por cada víctima mortal y cada herido, por ejemplo tomando como base Informe BASMA 2006, FITSA, 1.025.690 euros en el caso de una víctima mortal y unos 12.140 euros en el caso de un herido, se obtiene la siguiente reducción de coste anual esperada para el conjunto de la sociedad:

Por reducción de fallecidos = 15 · 1.025.690 € = 15.385.350 €.

Por reducción de heridos hospitalizados = 33,9 · 12.140 € = 411.550 €.

Total anual esperado = 15.796.900 €

Si se toma como base estos resultados y los datos del estudio de la DGT mencionado resulta que:

Por reducción de fallecidos = 15 · 1.400.000 € = 21.000.000 €

Por reducción de heridos hospitalizados = 33,9 · 220.000 € = 7.458.000 €

Total anual esperado = 28.458.000 €

5. IMPACTO PRESUPUESTARIO.

El impacto presupuestario para la Administración General del Estado, en concreto para la Dirección General de Tráfico se corresponde a la creación del registro informático del Auxilio en Vías Públicas, cuyo coste de implantación se estima en 20.000,00 euros. El impacto presupuestario anual será de 20.000,00 euros en el año 2021, imputable al concepto 216 “Mantenimiento de equipos para procesos de la información”. El mantenimiento del registro, para años sucesivos, se calcula en 6.000 euros/año.

La creación del citado Registro no supondrá ningún incremento en los gastos en materia de personal, a cuyos efectos se indica expresamente en la disposición adicional tercera.

Por último, la creación del registro informático no generará impacto adicional en otros Ministerios ni en otras Administraciones Públicas.

6. ANÁLISIS DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

6.1. Categorización y cálculo unitario de las cargas administrativas.

Este real decreto introduce una serie de cargas administrativas consecuencia de una serie de obligaciones que prevé, las cuales no existían con anterioridad a la entrada en vigor de esta norma.

Siguiendo el Manual de Simplificación Administrativa y Reducción de Cargas para la Administración General del Estado de septiembre de 2014 se distinguen entre: costes económicos directos, costes estructurales a largo plazo, costes de cumplimiento. En el contexto del Método de Costes Estándar los costes de cumplimiento se dividen en “costes sustantivos de cumplimiento” y “costes administrativos”. Así, los costes administrativos se relacionan con la tramitación administrativa y son costes impuestos a las empresas como consecuencia de la regulación.

En primer lugar, cabe destacar los siguientes costes sustantivos de cumplimiento derivados de la norma proyectada:

A- Placa identificativa. El real decreto impone la obligatoriedad de señalar los vehículos con una placa que identifican unívocamente al operador y sus medios móviles, consideramos que pueda tener un coste medio de 50 €/unidad. (Precios tomados de oferta Veblinter).

B- Señalización vehículos. Junto con las señales identificativas de autorización anteriores, el real decreto impone una serie de mejoras en la señalización de los vehículos de auxilio destinadas a mejorar la visibilidad de los vehículos a fin de reducir la probabilidad de un

accidente en la vía mientras se realiza una operación de auxilio, en concreto se contempla (precios tomados de oferta Veblinter):

- Señal acústica: coste de 400 €/vehículo.
- Señal V-2/V-23: coste de 400 €/vehículo.

C- Comunicación localización vehículo. Todos los vehículos de auxilio deberán comunicar por medios telemáticos su posición a la Dirección General de Tráfico mientras realicen las operaciones de auxilio:

- Equipo comunicaciones o adaptación del existente: coste de 100 €/vehículo.
- Comunicación: coste de 80 €/vehículo.

Para la estimación de esta carga se ha tenido en cuenta el coste de instalación y comunicación de un dispositivo similar instalado en la flota de la DGT en el año 2017, con la empresa Detector.

En resumen, los costes unitarios de los costes sustantivos de cumplimiento serán los siguientes:

COSTE UNITARIO DE COSTES DE CUMPLIMIENTO	
CONCEPTO	COSTE UNITARIO (€)
Placa Vehículo	50,00
Señal acústica	400,00
Señal V-2/V.23	400,00
Señal V-16	30,00
Equipo comunicación	100,00
Comunicación	80,00

Tabla 4: Coste unitario costes de cumplimiento

En segundo lugar, cabe señalar que dentro de los costes administrativos están las cargas administrativas, que son los costes que las empresas deben soportar como consecuencia del cumplimiento de un requisito normativa. En este contexto, a continuación, se identifican las

cargas administrativas que incorpora la norma proyectada aplicando el “método simplificado de medición de cargas administrativas”, cuantificando su coste económico de las cargas que introduce, las que suprime o modifica respecto la regulación existente.

A- Obligación de comunicar la inmovilización o accidente de un vehículo por medios telemáticos (artículos 4.2. y 8.3 de la norma proyectada). Esta carga administrativa, a pesar de ser una novedad, no genera cargas administrativas puesto que la comunicación telemática se realizará, de forma automática, a través de los dispositivos de geo-posicionamiento de los vehículos de auxilio en carretera.

B- Inscripción en el registro estatal de auxilio en vías públicas (artículo 11 de la norma proyectada). La inscripción en el registro es una actividad nueva para las empresas del sector, no obstante, cabe señalar que la obligatoriedad de inscripción en el registro no conlleva coste a las empresas ya que, según lo especificado en el artículo 11.2 , la misma se realizará de forma automática a la hora de realizar la primera matriculación del vehículo de auxilio en carretera o, en el caso de los vehículos de auxilio que operan en la actualidad, se transferirán los datos ya incluidos en el Registro de Vehículos (artículo 11.3).

6.2. Cálculo total de las cargas

Tal y como se ha señalado el cálculo total de las cargas se ha dividido en los costes asociados a los costes de cumplimiento y a los costes asociados a las cargas administrativas.

En la actualidad, en el Registro de Vehículos existen 3.071 titulares con 11.436 vehículos destinados a las operaciones de auxilio. Es necesario señalar que se trata de un sector bastante atomizado ya que prácticamente la mitad de las empresas, unas 1.400 aproximadamente, tienen 1 o 2 grúas, mientras que entre las 300 empresas que más grúas tienen, representan algo más de 1/3 del total de grúas.

El cálculo de costes será:

IMPORTE DE CARGAS			
CONCEPTO	COSTE UNITARIO (€)	UNIDADES AFECTADAS	COSTE
Obligación de comunicar inmovilización/ accidente	0,00	0,00	0,00
Inscripción en el registro	0,00	0,00	0,00
Placa Vehículo	50,00	11.436,00	571.800,00
Señal acústica	400,00	11.436,00	4.574.400,00

Señal V-2/V-23	400,00	11.436,00	4.574.400,00
Equipo comunicación	100,00	11.436,00	1.143.600,00
Comunicación	80,00	11.436,00	914.880,00

COSTE TOTAL CARGAS

16.378.969,30

Tabla 5: Coste unitario cargas

En conclusión, como se puede observar en la siguiente tabla, el impacto económico esperado anual será de un incremento de 21.713,49 miles de euros en el primer año de implantación.

COMPARACIÓN IMPACTOS ECONÓMICOS	
PRIMER AÑO IMPLANTACIÓN	
CONCEPTO	IMPORTE (miles €)
REDUCCIÓN ACCIDENTALIDAD	-28.458,00
CARGAS ADMINISTRATIVAS	16.379,00
PRESUPUESTARIO	26,00
TOTAL IMPACTO	-12.053,00

Tabla 6: Impactos esperados, cómputo anual

7. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO, EN LA FAMILIA, Y EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA.

El proyecto de real decreto no afecta a la igualdad entre hombres y mujeres, siendo el impacto de género nulo. La norma no incide en ningún aspecto relacionado con el ámbito de la familia, ni con el ámbito de la infancia y la adolescencia, por lo que su impacto a este respecto es nulo.

8. IMPACTO EN LA MATERIA DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

La norma tiene un impacto nulo en las materias relativas a la igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

9. OTROS IMPACTOS: MOVILIDAD SEGURA

Se prevé una incidencia positiva en la medida en que este nuevo marco jurídico pretende llevar a la práctica el principio de movilidad segura, saludable y sostenible, en el que se conjuga la protección de los siguientes intereses:

- La protección de los intereses de la colectividad que realiza el auxilio en las vías públicas.
- La protección de todos los usuarios de la vía como consecuencia de la regulación de las condiciones en las que realizarán las funciones de auxilio en las vías públicas, como protección de interés público.

10. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.

El proyecto se debe someter a los siguientes trámites:

10.1. Consulta pública previa.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha sustanciado una consulta pública previa a través del portal web del Ministerio del Interior para recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la norma.

La fecha de inicio de la consulta tuvo lugar el 14 de diciembre de 2017 y la fecha de finalización de la misma el 28 de diciembre de 2017, con la indicación de que las aportaciones se tenían que dirigir a la siguiente dirección de correo electrónico: participacion.normativa@dgt.es, presentándose las siguientes observaciones, realizadas por, AGREAGRUAS y UNESPA:

-. Proponen la colocación de un dispositivo luminoso en el exterior del vehículo porque la seguridad nunca puede ser opcional. Además, dotar al vehículo de un color de alta visibilidad y

de elementos retro-reflectantes, y a los operarios también. Consideran necesario establecer distintas definiciones sobre las operaciones de auxilio, elementos mínimos de las empresas y de los vehículos y la creación del Registro Estatal de Auxilio.

- Remarcan la importancia de la seguridad para la retirada de los vehículos averiados o accidentados por ello, es necesaria que la cobertura de asistencia del seguro cubra este servicio. Además, solicitan que se haga la comunicación del servicio de auxilio a través de un sistema telemático con los Centros de Gestión del tráfico y las plataformas de asistencia en viaje de las entidades aseguradoras. Las condiciones de los vehículos de auxilio deberán tener señales luminosas y acústicas homogéneas para su identificación, así como, un color uniforme.

- Necesidad de regulación del auxilio en las vías.

- Implantar la unificación del color, protocolo de actuación y la importancia de la señalización, comunicación de la asistencia de auxilio para la ordenación del tráfico.

- Comparten con la DGT los problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma, como su necesidad y oportunidad de su aprobación; con diferentes definiciones sobre la actividad de auxilio; unificación de un protocolo de actuación; la creación del Registro Estatal de Auxilio; la comunicación al responsable de tráfico. Proponen el establecimiento de elementos mínimos sobre los locales afectos a la actividad, medios informáticos o telemáticos, lugar de custodia de los vehículos de auxilio en carretera, certificación ISO de Seguridad Vial o similar, medios propios o subcontratados suficientes para ofrecer un servicio 24 horas los 365 días del año; así como, elementos mínimos de los vehículos: plataforma, cabrestantes hidráulico, bola de atado para caravanas, poleas, accesorios, equipamiento del operario, etc.

Además, el día 5 de noviembre de 2018 se celebró una reunión del Grupo de Trabajo (GT-42) en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible sobre grúas destinadas al servicio de auxilio en carretera con el objetivo de analizar el borrador de este proyecto de Real Decreto, el cual, fue remitido previamente. Asistieron: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; ANEAC-FENEAC; Agrega-Grúas; FEGRUAL; RACE; RACC; Unespa; Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones. Algunos de los asistentes han comunicado a esta Dirección General observaciones:

- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo se aceptan las observaciones sobre la no realización de operaciones de reparaciones del vehículo con salvedades.

- RACE, Fegrua, Abeac, Cepas, Real Automóvil Club de España y Real Automóvil Club de Cataluña han hecho una aportación respecto a la equiparación de los técnicos y la desaparición de la palabra “grúa”; que se ha incorporado en el texto de Real Decreto.
- Aneac-Feneac plantea y se recoge el equipamiento de protección individual del técnico.

10.2. Audiencia e información pública.

El trámite de audiencia e información pública se realizó con la publicación del proyecto en el portal web del Ministerio del Interior, de conformidad con lo establecido en los artículos 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

La publicación se realizó el día 26 de febrero, finalizando el 7 de marzo de 2019; la remisión de alegaciones fue a través del correo electrónico para: participacion.normativa@dgt.es.

Informes evacuados:

a) Se ha solicitado informe a los miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, según determina 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, al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible. Han presentado informe las siguientes entidades:

1. Asociación Técnica de Carreteras.
2. Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras UNESPA.
3. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Dirección General de Industria y PYME.
4. Ministerio de Política Territorial y Función Pública.
5. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
6. Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera.
7. RACE, Real Automóvil Club de España.
8. Comité Nacional del Transporte por Carretera, Departamento de Viajeros.
9. CETRAA. Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines.
10. RACC, Real Automóvil Club de Cataluña.
11. Servei Català de Trànsit.
12. Comité Nacional de Transportes por Carretera, Departamento de Mercancías.

13. Dirección General de Carreteras, Subdirección General de Explotación, Secretaría de Estado de Infraestructuras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

A.2. Miembros que han mostrado su conformidad sin observaciones:

1. Consejería de Fomento e Infraestructuras, Región de Murcia.
2. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Dirección General de Biodiversidad y calidad Ambiental.
3. Ministerio de Justicia.
4. Ministerio de Hacienda.
5. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Dirección General de Transportes Terrestres.
6. Injuve.
7. Xunta de Galicia, Dirección Xeral de Emerxencias e Interior.
8. Generalitat Valenciana

b) Observaciones recibidas en el trámite de información y audiencia pública de entidades que no son miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible:

1. AGREGA-GRUAS (Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio)
2. AESLEME (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal)
3. ANDADE (Asociación Nacional de Amputados de España)
4. GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios) y CONEPA (Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción).
5. PGSV (Plataforma Gallega por la Seguridad Vial).
6. CCOO (Comisiones Obreras)

c) Se ha sometido a informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa que han sido valoradas en el anexo que se adjunta a esta memoria

d) Han sido informados por

La Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, cuyas observaciones se han aceptado parcialmente, así como de los siguientes Ministerios:

- Ministerio de Defensa

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
- Ministerio de Política Territorial y Función Pública
- Ministerio de Educación y Formación Profesional
- Ministerio de Sanidad
- Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
- Ministerio de Hacienda
- Agencia Española de Protección de Datos

Específicamente se ha recibido informe de la Secretaría General Técnica, la Dirección General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, respecto del que se aceptaron principalmente las siguientes propuestas:

- Exceptuar del ámbito de aplicación de la norma a los servicios de conservación y explotación de los titulares de las carreteras cuando realicen funciones de asistencia o auxilio.
- Establecer como excepción y no como regla general la permanencia de los ocupantes del vehículo en su interior en caso de avería que se aceptó. ,
- Inclusión de un nuevo dato en el registro, consistente en la autorización de transportes.
- Establecer un régimen específico para los vehículos de conservación de carreteras, cuando realicen labores de auxilio y/o señalización de accidentes e incidentes en la vía.

Así mismo, se han recibido informes de:

- La Agencia Española de Protección de Datos con fecha de 9 de diciembre del corriente, en el que realiza una observación consistente en la eliminación de la expresión “automatizados” del artículo 11.5 del texto del real decreto, bajo la premisa de que la aplicación de la normativa sobre protección de datos, debe realizarse sobre todo tratamiento, sea éste automatizado o no. La referida observación ha sido aceptada, y en consecuencia modificado el texto al tal efecto.
- Ministerio de Defensa, de fecha 10 de diciembre de 2020, prestando conformidad al proyecto, sin observación alguna.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 24 de noviembre de 2020 prestando conformidad al proyecto, sin observación alguna.

- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de 26 de noviembre de 2020, en el que prestando su conformidad al texto del proyecto, condicionan la misma, a la posible necesidad de incorporar al texto una rectificación de erratas, detectadas en las dimensiones de placas de matrículas, introducidas en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, según disposición final primera del Real Decreto 885/2020 de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre. No obstante lo anterior, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, ha confirmado la posibilidad de operar esa rectificación por vía del procedimiento simplificado de corrección de erratas, existiendo en consecuencia, conformidad plena con el texto del proyecto.

d) Por último se ha sometido al dictamen del Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.2 y 3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, por tratarse de una disposición reglamentaria que se dicta en ejecución, cumplimiento o desarrollo del derecho comunitario europeo, y de un reglamento que se dicta en ejecución de una ley. Dicho informe fue evacuado en fecha 24 de febrero de 2021.

Ha formulado una observación de carácter esencial que se ha tenido en cuenta, junto con otras observaciones de técnica normativa así como formales, que se han aceptado en su mayoría.

VALORACIÓN DE LAS OBSERVACIONES FORMULADAS POR LA OFICINA DE COORDINACIÓN Y CALIDAD NORMATIVA

3.2 Congruencia con el ordenamiento jurídico español

En relación al punto 3.2, referido al protocolo de auxilio en carretera de julio de 2015. **No se acepta**, por haber desaparecido de la versión actual del real decreto toda referencia al referido protocolo, habiendo decaído en consecuencia, la causa del cambio propuesto en la memoria del proyecto

En relación a la recomendación sobre la inclusión en la memoria del proyecto, de un análisis de la congruencia del proyecto con la normativa sobre el ruido **se acepta**, y a efectos de garantizar dicha congruencia, se ha incluido una salvedad en el texto del real decreto, respecto al uso de la señal acústica, en vías urbanas en el artículo 6, en estos términos: *“En todo caso, y cuando las tareas de auxilio se desarrollen en vías urbanas, el uso de la señal acústica tendrá carácter excepcional, reservándose a los supuestos en los que las circunstancias del tráfico así lo exijan.”*

Adicionalmente se incluye análisis sobre esta cuestión en la Memoria de Análisis de Impacto Normativo, tal y como se propone en el informe de referencia.

En relación con el análisis sobre la congruencia del texto con la ley 7/1985 de 2 de abril Reguladora de las Bases del Régimen Local, **se acepta**. En consecuencia, se ha incluido un sucinto examen de dicha normativa en la memoria de impacto normativo, en el apartado 3, párrafo 5º.

3.3 Congruencia con el derecho de la Unión Europea

En relación al punto 3.3, y en relación a la recomendación sobre la inclusión en la memoria del proyecto, de un análisis de la congruencia del proyecto con el derecho de la Unión Europea **se acepta**. En consecuencia, se ha incluido un sucinto examen de dicha normativa en la memoria de impacto normativo, en el apartado 2.3, sub-epígrafe 3º.

3.4 Derogación normativa y entrada en vigor

Señalada la recomendación de incluir una disposición derogatoria genérica, **se acepta**, y se ha introducido una disposición derogatoria en los siguientes términos: “*Disposición derogatoria única. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto.*”

En relación a la observación de la entrada en vigor del real decreto, y la recomendación de cumplimiento con las previsiones de la ley 50/1997 de 27 de noviembre, del Gobierno, sobre las fechas de entrada en vigor de las disposiciones generales, **se acepta**, y se ha modificado la entrada en vigor en los siguientes términos” *El presente real decreto entrará en vigor el 2 de enero de 2021, excepto lo establecido en el apartado Tres de la disposición final segunda, por la que se completa la incorporación al derecho interno de la Directiva (UE) 2015/719, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.*” De igual modo se ha incluido en la memoria justificación de conformidad con el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno en lo referente a la entrada en vigor de la transposición de la directiva referenciada.

3.5 Adecuación al orden constitucional de distribución de competencias

Respecto a la recomendación de incluir en la memoria de impacto normativo un análisis respecto a la adecuación de la norma al orden constitucional de distribución de competencias, doctrina del Tribunal Constitucional, y la participación de Comunidades Autónomas, y Corporaciones Locales en la tramitación del proyecto, **se acepta** y en consecuencia se contiene dicho análisis en el apartado 3. *Adecuación de la norma al orden de distribución de competencias.*

Con respecto a la recomendación de solicitar informe en relación con la distribución competencial a la Dirección General de Régimen Jurídico Autonómico y Local del Ministerio de política Territorial y Función Pública, **no se acepta**, al entenderse suficientemente clarificada la distribución competencial, en base a la normativa sectorial y a la abundante jurisprudencia de la que se dispone.

3.6 Tramitación

Con respecto a la falta de información en la memoria de análisis de impacto normativo, en lo referente al trámite de audiencia e información pública, **se acepta**, y se ha incluido la información relativa a este punto en el apartado 10.2 .

En relación con la recomendación de la solicitud de aprobación previa del proyecto al Ministerio de Política Territorial y Función pública, **se acepta** y ya se ha procedido a la obtención del mismo.

En relación con la recomendación de la solicitud de aprobación previa del proyecto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **se acepta**, y ya se ha procedido a la obtención del mismo.

3.7 Principios de buena regulación

Con respecto a la recomendación de incluir en el preámbulo del real decreto una justificación complementaria a la actual en relación al cumplimiento de la misma con los principios de seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, **se acepta** y a tal efecto se ha incluido dicha justificación en el preámbulo del proyecto de real decreto.

3.8 calidad técnico-formal de la propuesta

A) De carácter material

Título

En relación a la propuesta de modificación del título de la norma, **se acepta**, y se ha renombrado en los siguientes términos “Proyecto del Real Decreto por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas”.

Preámbulo

En relación a la propuesta de incluir referencia al Real Decreto 662/2012 de 13 de abril por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros medios de transporte, **se acepta** y se ha incluido a tal efecto.

Artículo 2

En relación a la propuesta de aclarar a que registro de la administración se refiere la expresión “registro de la Administración”, **se acepta** y a tal efecto se ha incluido la denominación “Registro de Vehículos”.

Artículo 4

En relación a la propuesta de modificar la referencia hecha en el artículo 4.1, **se acepta** y se ha modifica el mismo, incluyendo la expresión “en el artículo del presente real decreto.”

En relación a la propuesta sobre el apartado 2, sobre la necesidad de clarificar a quien debe hacerse la comunicación, **se acepta**, y se ha redactado en los siguientes términos: “*El operador de auxilio en vías públicas directamente o, a través de un tercero, deberá comunicar por medios telemáticos a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.*”

Artículo 5

En relación a la propuesta sobre eliminar el adjetivo de “legales” y modificar la redacción del artículo 5, **se acepta**, y se ha consignado en estos términos “*2. El operador de auxilio deberá asegurar que, en todo momento, el vehículo de auxilio cuenta con todos los elementos establecidos en este real decreto y demás normativa de aplicación. 3. Todos los vehículos irán provistos de las siguientes señales conforme a lo dispuesto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.*”

Disposición final primera

En relación a la propuesta de añadir un nuevo subapartado al artículo 46.1 del Reglamento General de Circulación, **no se acepta**. La inmediata aprobación de la modificación del Reglamento General de Circulación, en lo referente a la reducción de la velocidades genéricas en vías urbanas a 30 km/h o 50 km/h en vías expresamente autorizadas, convierte en irrelevante una modificación del artículo 46.1 en los términos propuestos.

Disposición final segunda

En relación con la propuesta de clarificar la redacción indicando que el contenido modificado corresponde al anexo XI, **se acepta**.

En relación con la propuesta de trasladar contenido del anexo I del proyecto al primer apartado 2.a) del anexo XI del Reglamento General de Vehículos incluyendo la imagen de la señal, **se acepta** y se ha redactado la disposición final primera en consecuencia.

B) De Técnica normativa y carácter formal:

1. Preámbulo

En relación a la sugerencia de eliminación del párrafo relativo al título competencial, **se acepta**, y se ha procedido a su anulación.

2. División del texto

En relación a la propuesta del sistema de numeración de los artículos 1,6,12 y 13, **se acepta** y a tal efecto se ha rectificado.

En relación a la propuesta relativa a los artículos 2 y 14, **se acepta** y se ha procedido conforme a la regla número 31 de las DTN.

3. Artículo 4

En relación con la propuesta de modificación del artículo de referencia, **se acepta parcialmente**, dado que la modificación de la redacción va más allá de lo sugerido, eliminándose la referencia al protocolo de DGT, La redacción final queda en los siguientes términos. “3. *Las operaciones de auxilio se llevarán a cabo siguiendo lo dispuesto en este real decreto así como en la normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y de prevención de riesgos laborales, que sea de aplicación.*”

4. Artículo 7.2

En relación a la propuesta de traslado del contenido del artículo 7.2 a un nuevo apartado del artículo 8 en cumplimiento de la regla número 26 de DTN, **se acepta** y se ha procedido a la rectificación.

5. Artículo 9.4

En relación a la propuesta de modificación de redacción para mayor claridad, **se acepta**, aunque actualmente dicho párrafo ha pasado a ser el artículo 8.3.

6. Puntuación y revisión ortográfica

Todas las propuestas **se aceptan** y se ha rectificado el texto en el sentido indicado, pese a que el contenido del artículo 8.2 ha pasado a ubicarse en la disposición final primera cinco.

7. Cita de normas

Se aceptan las propuestas y en consecuencia se ha rectificado la cita de las normas referenciadas.

4. MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

4.1. Oportunidad de la propuesta

4.1.1. En relación a la propuesta de explicar las razones de las novedades que el proyecto incorpora a la normativa vigente, en particular la eliminación de la obligatoriedad de colocar el dispositivo de preseñalización de peligro en carreteras con varios carriles para el mismo sentido de circulación, **se acepta** y se proporcionan datos extraídos de los registros de la Dirección General de Tráfico, sobre accidentalidad y mortalidad de peatones en vías interurbanas, relacionados con averías, accidentes y/o colocación del dispositivo de preseñalización de peligro, en el párrafo correspondiente a la materia del apartado 2.2 del texto.

4.1.2. En relación a la propuesta de justificar también la adecuación de la norma proyectada a los principios de seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, **se acepta** y en consecuencia se ha modificado la memoria a estos efectos.

4.1.3. En relación con la propuesta sobre análisis de alternativas, **se acepta** parcialmente y se describen dos posibles escenarios incluida la no regulación.

4.2. Análisis jurídico

En relación con la sugerencia de modificar la sistemática del apartado relativo al “Análisis jurídico” de forma que incluya algunos aspectos de acuerdo con el artículo 26.3 b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre y 2.1.b) del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, **se acepta**, y se ha subdividido en los siguientes subapartados tal y como se proponía:

- Fundamento jurídico y rango normativo:
- Relación con otras normas de derecho interno:
- Relación con las normas del derecho de la Unión Europea:
- Entrada en vigor:
- Derogación de normas.

4.3. Descripción de la tramitación

En relación a la inclusión en la memoria de la información relativa a su tramitación,

consultas realizadas y observaciones, **se acepta** y a tal efecto se describe en el apartado

10. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.

4.4. Adecuación de la norma al orden de distribución de competencias

En relación con la propuesta de inclusión de un análisis sobre el orden de distribución de competencias, **se acepta**, y a tal efecto existe el apartado 3 **ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS**.

4.5. Impacto económico

En relación con la propuesta de inclusión de un análisis sobre el impacto económico, y en particular sobre la afectación del contenido del real decreto sobre la competencia, **se rechaza** al no tener impacto el real decreto sobre la competencia. En consecuencia, se modifica el apartado correspondiente de la MAIN.

4.6. Impacto presupuestario

En relación con la propuesta de inclusión de una ampliación del análisis presupuestario **se acepta** y se señala el concepto presupuestario al cual se imputará el coste de implantación del registro. De igual forma, se incluye la aclaración de que las actuaciones derivadas de la norma proyectada, de forma específica, la creación del registro informático no generará impacto adicional en otros ministerios ni en otras administraciones.

4.7. Análisis de las cargas administrativas

En relación a la propuesta de clasificar las cargas aplicando el Método de Costes Estándar **se acepta** y se identifican tanto los costes sustantivos de cumplimiento como las cargas administrativas generadas como consecuencia de la norma proyectada.

4.8. Evaluación ex post

En relación con la propuesta relativa a la evaluación ex post, **se rechaza**, al haber sido eliminado ese apartado del texto definitivo de la MAIN.