

N/REF: 0090/2020

Examinada su solicitud de informe, remitida a este Gabinete Jurídico, referente al proyecto de Real Decreto por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, solicitado de esta Agencia Española de Protección de Datos de conformidad con lo dispuesto en los artículos 57.1.c) del Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) y 47 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales, cúpleme informarle lo siguiente:

Esta Agencia ha tenido ocasión de informar versiones anteriores del texto remitido en sus informes 72/2019 y 50/2020, realizando diversas observaciones que han sido oportunamente incorporadas al proyecto de real decreto, por lo que se informa favorablemente.

No obstante, tal y como se indicaba en el citado informe 50/2020, en relación con el Registro estatal de auxilio en vías públicas, se ha procedido a incorporar en el actual artículo 12.5 del proyecto una referencia expresa a la normativa aplicable en materia de protección de datos de carácter personal que se refiere a los “datos automatizados de carácter personal”, cuando dicha expresión, en su caso, se aplicaría a los “tratamientos”, pero no a los datos personales. Por ello debería suprimirse la expresión “automatizados”, teniendo en cuenta que la normativa de protección de datos personales resultará aplicable al citado Registro en todo caso, incluso cuando no se llevara a cabo de manera automatizada, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.1. del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos).

Código Seguro De Verificación:	APDPF0A4E2F32BC241E8EAC50-56147	Fecha	09/12/2020
Normativa	Este documento incorpora la firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza y del Reglamento UE 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014 relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior		
Firmado Por	la Directora - Mar España Martí		
Url De Verificación	https://sedeagpd.gob.es	Página	1/2



Mar España Martí
Directora de la Agencia Española de Protección de Datos

SR. SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DEL MINISTERIO DEL INTERIOR

Código Seguro De Verificación:	APDPF0A4E2F32BC241E8EAC50-56147	Fecha	09/12/2020
Normativa	Este documento incorpora la firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza y del Reglamento UE 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014 relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior		
Firmado Por	la Directora - Mar España Martí		
Url De Verificación	https://sedeagpd.gob.es	Página	2/2





MINISTERIO
DE POLÍTICA TERRITORIAL
Y FUNCIÓN PÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

O F I C I O

S/REF:

N/REF: RAS/ mac/ 178/2019

ASUNTO: NO NECESIDAD DE APROBACIÓN PREVIA

DESTINATARIO: SR. SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DEL MINISTERIO DEL INTERIOR

En relación con la solicitud de aprobación previa del proyecto del Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas, se informa que, dado que el contenido del proyecto normativo no incide en las materias recogidas en el artículo 26.5 párrafo quinto de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el trámite de aprobación previa no resulta preceptivo.

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Fdo.: José Miguel Bueno Sánchez

CSV : GEN-e629-6a4a-be9f-3192-64ea-1443-e11a-de43

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE MIGUEL BUENO SANCHEZ | FECHA : 24/04/2019 13:08 | Sin acción específica





MINISTERIO
DE EDUCACIÓN
Y FORMACIÓN PROFESIONAL

SUBSECRETARÍA

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

OFICIO

S/REF. N 029-19

N/REF.:

FECHA: 25 ABR. 2019

ASUNTO: Informe de la Secretaría General Técnica. PRD servicios auxilio en vías públicas.

DESTINATARIO: SECRETARIO GENERAL TÉCNICO. Ministerio del Interior.

En contestación a su oficio del pasado 22 de abril, por el que se solicitaba el informe previsto en el art. 26.5 párrafo primero de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en relación con el **"Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas"** le comunico que, una vez consultadas las distintas unidades dependientes de este Ministerio, no se formulan observaciones al mismo.

Para facilitar la tramitación, con esta misma fecha, se remite el presente oficio vía SIR (se adjunta justificante del envío), y se adelanta por correo electrónico a la dirección: vicesgt@interior.es

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO,



Roberto Lopez García

sgt@educacion.gob.es

ALCALÁ, 34
28071 MADRID
TEL.: 91 701 84 11
FAX: 91 701 86 29

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

000000224s1900021268

CSV

GEISER-6908-c307-6a26-42be-8b8c-5360-ffb8-611b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

25/04/2019 14:29:36 Horario peninsular

Validez del documento

Original



GEISER-6908-c307-6a26-42be-8b8c-5360-ffb8-611b



MINISTERIO
DE SANIDAD, CONSUMO
Y BIENESTAR SOCIAL

SUBSECRETARÍA

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

O F I C I O

/REF.

/REF. RRM(DG/39/19)

SUNTO Contestación a solicitud de informe 26.5 párrafo primero.

DESTINATARIO SR. SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
MINISTERIO DE INTERIOR

De conformidad con lo establecido en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en relación con el texto recibido relativo al proyecto de **Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en las vías públicas**, se comunica que, una vez consultados los centros directivos competentes de este departamento, no se realizan observaciones.

*Firmado electrónicamente por EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO,
P.S. LA VICESECRETARIA GENERAL TÉCNICA,*

María Antonieta Manzanares Fernández

FIRMADO por: JOSE MARIA ALONSO MONFORTE. A fecha: 16/05/2019 13:16:11
El documento consta de un total de 5 folios. Folio 1 de 5 - Código Seguro de Verificación: 1050998-18203088. Verificable en <https://serviciosede.mineco.gob.es/csv/> según Orden Ministerial del 24/2/2011



MINISTERIO
DE ECONOMÍA
Y EMPRESA

SUBSECRETARÍA

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

190510SSM
GEISER 1900032486
190513PMT

Se ha recibido en esta Secretaría General Técnica, conforme al artículo 26.5 párrafo primero de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, solicitud de informe del Ministerio del Interior sobre el **proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas.**

I. OBJETO Y CONTENIDO

Los datos estadísticos muestran que existe un alto número de fallecidos a causa de atropello o colisión mientras se lleva a cabo una actuación de auxilio.

Esto supone un importante coste social y económico. Por ello es crucial una actuación rápida por parte de los servicios de auxilio en vías públicas sobre los vehículos que no pueden continuar circulando. Se trata de una actividad de riesgo tanto para los usuarios como para los operarios.

En la normativa sobre tráfico y seguridad vial se observa la carencia de un desarrollo regulatorio sobre las condiciones en que se realizan las funciones de servicio de auxilio.

Así, este proyecto de real decreto por el que se regulan las grúas de auxilio en carretera pretende establecer 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. A su vez establece las características que deben cumplir las empresas que realicen esta actividad o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.

II. OBSERVACIONES

- En el artículo 1 dedicado al objeto del proyecto debería especificarse que el real decreto va a regular la actividad de auxilio por parte de vehículos de auxilio en vías públicas, ya que sin determinar el sujeto al que se dirige este proyecto podría

Paseo de la Castellana, 162
28071 Madrid
Tel: 91 603 83 52
sgt@mineco.es
DIR3: E04931803

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

000000480s1900020725

CSV

GEISER-9a21-7344-9b39-4f64-9a5d-5f15-57e0-da74

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

16/05/2019 13:37:49 Horario peninsular

Validez del documento

Original



GEISER-9a21-7344-9b39-4f64-9a5d-5f15-57e0-da74

FIRMADO por : JOSE MARIA ALONSO MONFORTE. A fecha : 16/05/2019 13:37:11

El documento consta de un total de 5 folios. Folio 2 de 5 - Código Seguro de Verificación: 1050998-18203088. Verificable en <https://serviciosede.mineco.gob.es/csv/> según Orden Ministerial del 24/2/2011



entenderse que se aplicará el real decreto a cualquier persona que lleve a cabo auxilio en la vía pública.

- Se sugiere valorar que la definición de "posición operativa" que se recoge en el artículo 2.6) (debe ajustarse esta enumeración a las Directrices de técnica normativa) incluyera la situación en la que el operario de auxilio no se encuentra en la vía pública sino tal vez aparcado en un garaje a la espera de llevar a cabo una operación de auxilio.

- En el artículo 4 apartado 1 parece haber un error al citar en la segunda línea al "artículo anterior", parece que se debería decir "en el artículo 2".

- Parece haber una cierta imprecisión en lo que sería el protocolo de actuación que conviene aclarar. En concreto, según el artículo 6 c) cuando el vehículo esté realizando tareas de auxilio únicamente hará uso de la señal luminosa y, en su caso, de la acústica, mientras que el artículo 7.3 establece que siempre que la situación del tráfico lo permita los vehículos de auxilio deberán situarse detrás del vehículo inmovilizado con las señales luminosas y acústicas activadas.

Así, no queda clara la utilización de las señales acústicas, parece que para la misma situación en el artículo 6 estas solo se utilizarán cuando sea necesario mientras que en el artículo 7 parece que siempre deben ser utilizadas cuando se sitúen detrás del vehículo inmovilizado.

- El artículo 9.1 faculta a la autoridad de tráfico a proceder a la retirada y depósito de los vehículos inmovilizados en la vía pública en los casos a los que se refiere el artículo 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Se sugiere, para mayor claridad y seguridad jurídica, introducir la mención "si el obligado a ello no lo hiciera", puesto que, con este mismo tenor literal lo establece el citado artículo 105 al referirse a los casos de retirada del vehículo de la vía a los que alude el proyecto de real decreto:

"Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.

1. La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:...."

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

000000480s1900020725

CSV

GEISER-9a21-7344-9b39-4f64-9a5d-5f15-57e0-da74

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

16/05/2019 13:37:49 Horario peninsular

Validez del documento

Original





- En la disposición transitoria tercera, se indica que en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la norma, se procederá, por parte del Organismo Autónomo de la Jefatura Central de Tráfico, a establecer el procedimiento de envío de los datos para la operación de auxilio. Se considera conveniente especificar en esta disposición el vehículo normativo mediante el que se establecerá el procedimiento, mediante resolución, en línea con lo previsto, por ejemplo, en el apartado Cuatro de la disposición final segunda.

- La memoria del análisis de impacto normativo en su apartado tercero contempla que se realizará una evaluación ex post de acuerdo al artículo 25.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. No se entiende bien que deba ser la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa la que deba llevar a cabo esta evaluación, pues la función que tiene encomendada en el artículo 2.1 d) del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, es la de evaluar el contenido de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo y si cumple con lo exigido en su normativa reguladora, valorando especialmente la suficiencia de los análisis de impacto recogidos y de la sistemática prevista para la evaluación ex post de la iniciativa. Esta evaluación no tiene relación con la que se debe llevar a cabo según los artículos 25.2 y 28.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. No obstante, se está a lo que manifieste esta Oficina en su informe.

- La estimación del impacto económico en la MAIN parece inexacta en algunos aspectos:

a) El número de accidentes que se toma como referencia es la suma de las víctimas mortales y los heridos hospitalizados en el periodo de dos años (2015 y 2016). Éstos suman 163. Asumiendo que la metodología fuese correcta se podrían evitar 98 accidentes en dos años y no "98 accidentes anuales gracias a la mejora de las condiciones de circulación y de realización del auxilio en vías públicas". Por tanto como mucho se evitarían la mitad de los que se citan *anualmente*.

b) Asumir que todos los accidentes que se podrían haber evitado (el 60 por ciento) se van a evitar por aplicación del proyecto de real decreto parece excesivamente optimista, a pesar de que estos datos figuren en estudios sobre el tema, tal y como se indica en la MAIN.



FIRMADO por : JOSE MARIA ALONSO MONFORTE. A fecha : 16/05/2019 13:16:11

El documento consta de un total de 5 folios. Folio 4 de 5 - Código Seguro de Verificación: 1050998-18203088. Verificable en <https://serviciosede.mineco.gob.es/csv/> según Orden Ministerial del 24/2/2011



c) Parece haber un error al final del segundo párrafo del apartado de Impacto económico, donde se dice que cada fallecido supone una media de 1.375 millones de euros, cifra que parece incorrecta en relación con las que se citan anteriormente en ese mismo párrafo y con la cifra del párrafo siguiente donde se dice que los costes humanos unitarios en caso de víctima mortal son de 1.025.690 euros.

- En el apartado de Impacto presupuestario se dice que el presupuesto anual será de 26.000 euros, sin embargo se debe especificar que ese presupuesto solo se elevará a dicha cantidad el primer año de implantación del registro del auxilio en vías públicas, tal y como se dice en el párrafo anterior, quedando después únicamente los costes de mantenimiento (6.000 euros anuales), por tanto debería aclararse también este aspecto en la última frase del apartado.

- Sobre el análisis del impacto sobre las PYME se dice en la MAIN que se trata de un sector en parte atomizado y en consecuencia las cargas administrativas que se imponen y que pueden llegar a 1.180€ son significativas para una empresa de tamaño reducido. Prácticamente la mitad de las empresas (unas 1.400) tienen 1 o 2 grúas. Este impacto en las PYME debería reflejarse con mayor profundidad en la MAIN.

- Finalmente, se recuerda lo que indica el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, sobre la entrada en vigor de las normas: "Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.1 del Código Civil, las disposiciones de entrada en vigor de las leyes o reglamentos, cuya aprobación o propuesta corresponda al Gobierno o a sus miembros, y que impongan nuevas obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional como consecuencia del ejercicio de ésta, preverán el comienzo de su vigencia el 2 de enero o el 1 de julio siguientes a su aprobación.

Lo previsto en este artículo no será de aplicación a los reales decretos-leyes, ni cuando el cumplimiento del plazo de transposición de directivas europeas u otras razones justificadas así lo aconsejen, debiendo quedar este hecho debidamente acreditado en la respectiva Memoria."

Por ello deberá justificarse en la MAIN la necesaria entrada en vigor de la norma en fecha distinta a la prevista en el citado artículo, siendo adecuada a tal precepto la fecha del 2 de enero de 2020 pero no así la excepción del apartado dos de la disposición final segunda que entrará en vigor el 2 de enero de 2024. Estas previsiones deben

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

000000480s1900020725

CSV

GEISER-9a21-7344-9b39-4f64-9a5d-5f15-57e0-da74

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

16/05/2019 13:37:49 Horario peninsular

Validez del documento

Original



FIRMADO por : JOSE MARIA ALONSO MONFORTE. A fecha : 16/05/2019 13:16:11

El documento consta de un total de 5 folios. Folio 5 de 5 - Código Seguro de Verificación: 1050998-18203088. Verificable en <https://serviciosde.mineco.gob.es/csv/> según Orden Ministerial del 24/2/2011



cohonestarse, asimismo, con lo reflejado en la MAIN la cual indica que la norma entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado salvo el apartado dos de la disposición final segunda que lo hará el 1 de enero de 2024.

Firmado electrónicamente por EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO,
José Maria Alonso Monforte

SR. SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DEL MINISTERIO DEL INTERIOR

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

000000480s1900020725

CSV

GEISER-9a21-7344-9b39-4f64-9a5d-5f15-57e0-da74

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

16/05/2019 13:37:49 Horario peninsular

Validez del documento

Original





MINISTERIO
DE INDUSTRIA,
COMERCIO Y TURISMO

SECRETARIA GENERAL TECNICA

Informe 26.5. 4º LG
SGDNIP/RBM PN 43/2019

INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES EN LAS QUE REALIZARÁN SUS FUNCIONES LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS

Ha sido recibida, procedente de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, solicitud de informe en relación con el "*Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas*". El proyecto de real decreto se acompaña de la correspondiente Memoria del Análisis de Impacto Normativo (en adelante, MAIN).

Examinado el proyecto, esta Secretaría General Técnica, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 26.5. 4º de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, emite el siguiente informe:

1. ANTECEDENTES Y OBJETO

1.1 Antecedentes

La rápida y adecuada actuación de los servicios de auxilio en vías públicas sobre los vehículos que no pueden continuar circulando, supone una importante actividad de seguridad vial. La eliminación del obstáculo en la vía, garantiza la fluidez del tráfico y una movilidad segura y sostenible.

En la normativa sobre tráfico y seguridad vial se observa la carencia de un desarrollo regulatorio sobre las condiciones en que realizan sus funciones los servicios de auxilio.

Se hace preciso regular las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en las vías públicas que acuden 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.



La finalidad de esta regulación no es otra que la de reducir la siniestralidad de los operarios/técnicos que realizan el auxilio y del resto de los usuarios en las vías, así como garantizar la fluidez del tráfico y la movilidad segura.

Además, es la manera de dar cumplimiento a la previsión contenida en el artículo 51.3 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 /as que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, as/ como /as características que deban cumplir/as empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar."

1.2 Objeto

El presente real decreto tiene por objeto regular las condiciones de seguridad para la realización de la actividad de auxilio en vías públicas.

2. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

2.1 Estructura

El Real Decreto consta de trece artículos, tres disposiciones transitorias y cinco disposiciones finales.

2.2. Contenido

El capítulo I, bajo el epígrafe "Disposiciones Generales", establece el objeto, las definiciones necesarias para la correcta interpretación del texto y el ámbito de aplicación de este de real decreto. Se introduce la definición de servicio y operador de auxilio en vías públicas, así como se identifica de forma unívoca a los técnicos y vehículos con los que se desarrollará tal actividad.



El capítulo II 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 las vías públicas: reduciendo los tiempos de espera y retraso debido a las posibles congestiones que pueda producir un vehículo inmovilizado.

El capítulo III establece los criterios bajo los que debe llevarse la retirada de aquellos vehículos inmovilizados que supongan un riesgo para el tráfico.

El capítulo IV fija los criterios generales del procedimiento sancionador, observando las prescripciones de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El capítulo V crea el registro para aportar una mayor certeza y seguridad a la hora de realizar las operaciones propias del auxilio en vías públicas.

La disposición final primera modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. En concreto, se modifican los artículos 46.1.f), 85.4, 97.3.c), 113 y 130.

La disposición final segunda modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. En concreto, se suprimen los apartados 3 y 4 del artículo 9 (pasando el apartado 5 a ser el apartado 3); se modifica el anexo XI, señales V-16 y V-24, añadiéndose la señal V-27; y se modifica el anexo XII, 1.a).

La disposición final tercera se dedica a la habilitación competencial que le otorga el artículo 149.1. 21ª CE; y la cuarta, al desarrollo normativo del real decreto por orden ministerial.



Por último, la entrada en vigor de la norma, recogida en la disposición final quinta, será el 2 de enero de 2020, salvo para el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16, definido en la disposición final segunda apartado dos, cuya obligatoriedad será a partir del 2 de enero de 2024, para garantizar que los ciudadanos conozcan los nuevos dispositivos, dónde adquirirlos y cómo utilizarlos.

3. FUNDAMENTO LEGAL, RANGO NORMATIVO, ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

3.1. Fundamento legal y rango normativo

Según se detalla en la MAIN, la base jurídica del proyecto se encuentra en la facultad otorgada al Gobierno en el artículo 51.3 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, por cuanto dispone que:

"3. 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."

En consecuencia, se considera que el proyecto se adecúa al rango legal exigido por el ordenamiento.

3.2. 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.

4.- TRAMITACIÓN

Según se describe en la MAIN, el proyecto ha sido sometido a consulta pública previa (art. 26.2 Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno) entre el 14 y el 28 de



diciembre de 2017, recibiéndose una serie de aportaciones que son resumidas y valoradas en el apartado 12.1 de la MAIN.

Además, el día 5 de noviembre de 2018 se celebró una reunión del Grupo de Trabajo (GT42) 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 trámite de audiencia e información pública se realizó a través de la publicación del proyecto en el portal web del Ministerio del Interior, entre el 26 de febrero y el 7 de marzo de 2019, conforme al art. 26.6 Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Se ha solicitado informe al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible; al Ministerio de Economía y Empresa; al Ministerio de Hacienda y a este Departamento.

5. VALORACIÓN Y OBSERVACIONES

Con carácter general, esta Secretaría General Técnica informa favorablemente el proyecto de referencia, por entender que, desde el punto de vista jurídico, el mismo se circunscribe a las competencias del Estado, se ajusta a la legalidad vigente y al procedimiento legalmente establecido en la Ley 50/1997, de 26 de noviembre, del Gobierno, para la elaboración de normas.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación, se señalan las observaciones formuladas por la Secretaría General de Industria y de la PYME de este Departamento, solicitando que las mismas sean valoradas adecuadamente e incorporadas al texto. Asimismo, se realizan una serie de observaciones de técnica normativa dirigidas a la mejora de la calidad técnica del proyecto de real decreto y de la MAIN.

5.1. Observaciones de la Secretaría General de Industria y de la PYME (SGIPYME)

La SGIPYME ha formulado las siguientes observaciones:



- **Observación 1:**

La disposición transitoria primera y la disposición final segunda del proyecto de real decreto proponen la sustitución, a partir de 1/1/2024, de la señal V-16 "triángulos de preseñalización" por un dispositivo luminoso de señalización, de alimentación autónoma (a través de una pila o batería).

La SGIPYME considera que este dispositivo luminoso puede no resultar operativo o, al menos, no con la intensidad requerida cuando sea necesario, poniendo en peligro la seguridad vial.

Por otra parte, durante los análisis técnicos para definir las características técnicas de dicha luz con vistas a su inclusión en el Reglamento General de Vehículos, este dispositivo siempre tuvo la consideración de elemento añadido de seguridad a los triángulos, pero en ningún caso sustitutivo de los mismos.

A modo de referencia, el Reglamento CEPE/ONU 65 establece que las señales de emergencia en vehículos (de obligado cumplimiento para las señales V-1 y V-2) deben disponer de una fuente de luz conectada a la fuente de alimentación del vehículo, puesto que la utilización de otras fuentes de alimentación no garantiza que la señal esté operativa cuando se necesite y con la intensidad requerida.

Por todo ello, la SGIPYME considera que las prescripciones técnicas previstas en el proyecto de real decreto para la señal V-16 no son suficientes para garantizar un nivel de seguridad adecuado para las situaciones previstas.

Por lo que, si la DGT considera necesario eliminar la utilización de "los triángulos" en base a los incidentes de seguridad ocurridos y registrados durante su colocación o uso, estos deben ser sustituidos por señales que garanticen su disponibilidad de uso cuando se necesiten y con la luminosidad necesaria para garantizar la visibilidad en cualquier condición climática adversa que pudiera presentarse en las vías.

- **Observación 2:**



En la disposición final segunda, punto cuatro, se añade una nueva señal V-27 "Triángulo Virtual":

"Señal se activará en el sistema de a bordo del vehículo para advertir la presencia de un peligro próximo, cuando este hecho haya sido informado por un tercero a la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico."

Esta señal, de carácter voluntario, solo se visualizará en aquellos vehículos que estén conectados por medios telemáticos, de forma directa o a través de un proveedor de servicios, con el Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico y Movilidad."

Las circunstancias señalizadas, los atributos, sus valores y la forma de interconexión con el punto de acceso nacional se definirán por Resolución de la Dirección General de Tráfico."

Se debe tener en cuenta que entre los requisitos que deben de cumplir los vehículos para obtener su homologación se encuentra el relativo a "Emplazamiento e identificación de los mandos manuales, testigos e indicadores".

El Reglamento CEPE/ONU 121 establece los requisitos relativos al emplazamiento, identificación, color e iluminación de los mandos manuales, los testigos y los indicadores de los vehículos de motor.

Para aquellos indicadores que no están recogidos en dicha regulación, se recomienda el empleo del símbolo destinado a dicho fin de la norma ISO 2575:2004 y, en cualquier caso, para que el vehículo pueda recibir la homologación, *"Los símbolos suplementarios que utilice el fabricante en ningún caso deberán inducir a confusión con alguno de los símbolos especificados en el presente Reglamento"* (punto 2.5.4 del Reglamento).

Por último, la inclusión de módulos de comunicación adicionales en el vehículo podría afectar a otros elementos del mismo y su influencia debe evaluarse en el proceso de homologación que actualmente se encuentra armonizado a nivel europeo.



Por ello, se solicita que el siguiente párrafo:

"Las circunstancias señalizadas, los atributos, sus valores y la forma de interconexión con el punto de acceso nacional se definirán por Resolución de la Dirección General de Tráfico."

Quede redactado de la siguiente forma:

"Las circunstancias señalizadas, ~~los atributos, sus valores~~ y la forma de interconexión con el punto de acceso nacional se definirán por Resolución de la Dirección General de Tráfico. Respecto a atributos de la señal en el vehículo la misma deberá cumplir con lo establecido en el reglamento CEPE/ONU 121"

5.2. Observaciones de técnica normativa.

Por otra parte, se realizan las siguientes consideraciones encaminadas a la mejora de la calidad técnica del proyecto y de la MAIN:

a. Observaciones al texto del proyecto:

Se recomienda revisar formalmente el texto conforme a las Directrices de Técnica Normativa, aprobadas por Acuerdo de Consejo de Ministros, de 22 de diciembre de 2005 (en adelante, DTN). Por ejemplo, la DTN nº 29 establece que la composición de los artículos se realizará sin negrita y el título del artículo en cursiva.

b. En relación con la MAIN:

- Se sugiere completar la tramitación con el informe al que alude el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, a la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa del Ministerio de Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad, así como con el informe competencial señalado en el artículo 26.5. 6º de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.



- En cuanto a las aportaciones recibidas en los distintos trámites de participación pública, se sugiere resumir y valorar su contenido, explicando en qué casos han sido atendidas las observaciones formuladas y en cuáles se ha optado por otras redacciones.

- Procede el dictamen del Consejo de Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, trámite al que no se hace alusión alguna en la MAIN, aunque está contemplado en la fórmula promulgatoria del texto. Se sugiere completar la MAIN en este sentido.

- Por último, se sugiere la corrección de errores, como el detectado en el apartado 5, que alude a un anteproyecto de ley cuando se trata de un proyecto de real decreto, o en el apartado 12, donde se deberá adecuar la redacción de la MAIN a la tramitación llevada a cabo, pues se señala que se "deben" solicitar una serie de informes, cuando ya se ha hecho. Asimismo, se recomienda incluir la tramitación del proyecto en un apartado anterior al análisis de impactos siguiendo lo recomendado por la Guía Metodológica para la elaboración de la MAIN.

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

Pablo Garde Lobo

-firmado electrónicamente-

SR. SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DEL MINISTERIO DEL INTERIOR



MINISTERIO
DE DEFENSA

USO OFICIAL

SUBDEF
SEGENTE

VICESEGENTE

Código DIR3: E00116602

FIRMA ELECTRÓNICA MINISDEF-EC-WPG-PKI:
SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
Emilio Fernandez-Piñeyro Hernandez
FECHA DE LA FIRMA: 17/05/2019

MINISDEF-SEGENTE

FECHA DE REGISTRO (CTE):

SALIDA 17/05/2019 14:51:24

D-OC-SB-420000-S-19-007923

OFICIO

S/REF. 3142 Correo de 26/04/2019
N/REF. 421-R 19/0193
FECHA 17/05/2019
ASUNTO REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES EN LAS QUE REALIZARAN SUS FUNCIONES LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS
DESTINATARIO SR. SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DEL MINISTERIO DEL INTERIOR

En cumplimiento del trámite previsto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y una vez consultados los distintos órganos competentes del Departamento, en relación con el proyecto de disposición del “asunto”, esta Secretaría General Técnica manifiesta lo siguiente:

a) Tanto los vehículos como el resto de material de las FAS que, por razones de servicio, se transporta por vías públicas puede requerir de una manipulación especial durante las operaciones de auxilio y rescate que se lleven a cabo como consecuencia de una avería o un accidente que haya dejado dicho material sin capacidad para seguir circulando en circunstancias ordinarias.

Una mala maniobra de auxilio podría ocasionar una situación de peligro que provoque tanto daños personales como materiales y, en consecuencia, es necesario que su manipulación se efectúe exclusivamente por personal militar con conocimiento del mismo o bajo su tutela. Por ello, se cree conveniente que en el artículo 3 del proyecto de Real Decreto se especifique que los vehículos y resto de material de las FAS quedan exentos del ámbito de aplicación del Real Decreto.

b) En relación con el punto anterior, y de forma similar a lo que ocurre con el Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre), se debería ampliar lo especificado en la disposición final cuarta del proyecto del asunto, en el sentido de establecer que también se faculta al Ministro de Defensa para dictar las disposiciones oportunas que crea conveniente en materia de auxilio en vías públicas de los vehículos y resto de material de las FAS.

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

- Emilio Fernandez-Piñeyro Hernandez -

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN: 202000R2VQ344ZLXWXYRVRFMJUVGWAPW0=
URL de verificación: <http://sede.defensa.gob.es>
(documentos clasificados no pueden verificarse)

CORREO ELECTRÓNICO:

secretariasgl@oc.mde.es

USO OFICIAL

Pº Castellana 109
28071 (Madrid)
TEL: 913955686/87
FAX: 913955169



02AD1904147. E.19/25045. F.

Se ha recibido en esta Secretaría General Técnica para informe, a efectos de lo previsto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, procedente del Ministerio del Interior, un **"Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas"**.

I. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dispone en su artículo 51 lo siguiente:

1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

3. 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.

Tal y como se explica en el preámbulo del proyecto, la actividad del auxilio en vías públicas supone numerosas actuaciones diarias peligrosas para los implicados en la operación así como para el resto de los usuarios de la vía. En este sentido, el presente proyecto se dicta para establecer las condiciones en las que deben realizar sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas que acudan al lugar de un accidente o avería.

El objetivo de esta norma es, por un lado, reducir la siniestralidad de los operarios y técnicos que realizan el auxilio, y del resto de usuarios de las vías; y por otro, garantizar la fluidez del tráfico y la movilidad segura.

El proyecto consta de trece artículos, agrupados en cinco capítulos, tres disposiciones transitorias y cinco disposiciones finales.



Por otra parte, introduce las modificaciones necesarias en los Reglamentos Generales de Circulación y de Vehículos para adaptarlos a lo previsto en el Proyecto de real decreto que se informa.

Se acompaña de la preceptiva Memoria del Análisis de impacto normativo, en la que se manifiesta que corresponde a los titulares de vehículos destinados a las operaciones de auxilio asumir el mayor coste derivado de las cargas administrativas:

- Placa del vehículo (50 euros).
- Señal acústica (400 euros).
- Señal V-2/V-23 (400 euros).
- Equipo de comunicación (100 euros) y comunicación (80 euros).

Por lo que respecta al impacto presupuestario para la Administración General del Estado, en concreto para la Dirección General de Tráfico, según la MAIN asciende a 26.000 euros, que comprenden el coste de implantación del Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV), que supone 20.000 euros, así como el coste de su mantenimiento anual, que se estima en 6.000 euros.

Al citado coste se hará frente con la dotación presupuestaria de la partida presupuestaria 16.101.132B.620 "Inversión nueva" del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, dotada en el presupuesto de 2018, prorrogado para 2019, con 19.220.620 euros.

Por lo que se refiere al cálculo de las cargas administrativas de los titulares de vehículos destinados a las operaciones de auxilio, parece existir un error en la MAIN ya si el coste unitario por vehículo de 1.030 euros, se multiplica por el número de vehículos anotados en el Registro de Vehículos (11.436) esto supondría un coste total de las nuevas cargas administrativas de 11.779.080 euros; mientras que en la MAIN se establece un coste total de cargas administrativas de 16.378.969,30 euros.

II. OBSERVACIONES

Examinado el proyecto, y una vez consultados los órganos competentes, no se formulan observaciones desde el punto de vista estrictamente presupuestario, a que el proyecto continúe su tramitación, dado que en la aplicación presupuestaria con cargo a la cual se financiará el coste de implantación y de mantenimiento del Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV), cuenta con crédito adecuado y suficiente.

No obstante, debería subsanarse el error que parece existir en el apartado 8.2 de la MAIN, al resultar como coste total de cargas administrativas 11.779.080.



Por otra parte, sería conveniente reflejar en la Memoria que el proyecto se someterá a Dictamen del Consejo de Estado, tal y como se recoge en la fórmula promulgatoria.

Por último, se aprecia una errata en el apartado 3 de la disposición final segunda, donde se indica que "a) Una placa en el *vehículo vehículos* de auxilio ubicada ...".

Firmado electrónicamente por la Secretaria General Técnica,

Marta de Andrés Novo

SR. SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DEL MINISTERIO DEL INTERIOR. -



MINISTERIO
DEL INTERIOR

SUBSECRETARÍA

OFICINA PRESUPUESTARIA

O F I C I O

S/REF

N/REF

FECHA 03-07-2019

ASUNTO Proyecto RD servicios de auxilio en vías
públicas

DESTINATARIO SR. Vicesecretario General Técnico

Examinada la memoria de análisis de impacto normativo que acompaña al proyecto de real decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en las vías públicas, esta Oficina Presupuestaria formula las siguientes observaciones:

En el apartado séptimo de la citada memoria, en el que se explica el impacto presupuestario de la norma, se estima que su aplicación supondrá un gasto total para el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico de 26.000,00 euros anuales, que se deriva de la creación y mantenimiento del registro informático del Auxilio en Vías Públicas.

En este registro se recogerán los datos sobre las personas físicas y jurídicas que presten auxilio en vías públicas a vehículos que, a consecuencia de avería, accidente o indisposición del conductor, no puedan seguir circulando por sí mismos en circunstancias ordinarias. El coste de implantación del mismo asciende a 20.000,00 euros, en tanto que el gasto anual de mantenimiento es de 6.000,00 euros.

En la memoria se señala que dichos costes se financiarán con cargo a la aplicación presupuestaria 16.101.132B.620, "Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios", en la que existe crédito suficiente en el Presupuesto de 2018 prorrogado para 2019.

Sin embargo, se considera que, dada su naturaleza, los gastos de mantenimiento habrían de ser imputados al concepto 216, "Mantenimiento de equipos para procesos de la información", en lugar de al Capítulo VI, "Inversiones reales". Este extremo ha sido puesto de manifiesto por esta Oficina Presupuestaria a la Jefatura Central de Tráfico, quien estima oportuno modificar la memoria económica en este sentido.

Por ello, se solicita la remisión de una nueva memoria económica en la que se recojan los cambios pertinentes.

Lo que se comunica a los efectos oportunos.

LA SUBDIRECTORA GENERAL,

M^a Angeles Peña

M^a Ángeles Peña Álvarez



CORREO ELECTRONICO

C/ AMADOR DE LOS RÍOS, 7
28071 MADRID
TEL: 91 537 13 39
FAX: 91 537 10 31