



MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICAN EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, APROBADO POR REAL DECRETO 1428/2003, DE 21 DE NOVIEMBRE Y EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE, EN MATERIA DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA.

ÍNDICE

1.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	6
1.1.	Fines y objetivos perseguidos	6
1.1.1.	Fines.....	6
1.1.2.	Objetivos.....	7
1.2.	Adecuación a los principios de buena regulación.....	8
1.3.	Análisis de alternativas.....	10
1.3.1.	Alternativa 0 (A0).....	10
1.3.2.	Alternativa 1 (A1).....	10
1.3.3.	Alternativa 2 (A2).....	11
1.4.	Base jurídica y rango del proyecto	12
1.5.	Plan Anual Normativo.....	13
2.	CONTENIDO	13
2.1.	Artículo 1: Modificación Reglamento General de Circulación.....	14
2.1.1.	Articulado.....	14
2.1.2.	Anexo V.....	15
2.2.	Artículo 2: Reglamento General de Vehículos.....	15
2.2.1.	Articulado.....	15
2.2.2.	Anexos.....	16
3.	ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.....	17
4.	IMPACTO ECONOMICO Y PRESUPUESTARIO.....	17
5.	IMPACTO DE GÉNERO	17
6.	OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS.....	17
6.1.	Impacto positivo en materia de movilidad.....	17
6.2.	Impacto en la infancia, adolescencia y en la familia.....	19
7.	DESCRIPCION DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.....	19
7.1.	Consulta pública previa	19
7.2.	Audiencia e información pública.....	21
7.3.	Consulta realizada a los integrantes del Consejo Superior de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible	21
7.4.	Informes evacuados.....	21
7.5.	Dictamen del Consejo de Estado.....	22
8.	Evaluación <i>ex post</i>	22
ANEXO I:	Análisis de alegaciones presentadas en la consulta XXX.....	23



FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministerio del Interior.	Fecha	Xx de agosto de 2023
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de conducción automatizada.		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	<p>Adaptar el Reglamento General de Vehículos, específicamente su anexo XIX junto con un nuevo anexo XX a los requerimientos derivados de la normativa europea sobre homologación de vehículos totalmente automatizados, a fin de establecer los requisitos previos para su admisión en el tráfico.</p> <p>Adaptación del Reglamento General de Circulación a los requisitos y funcionalidades propias de los vehículos totalmente automatizados, mediante el establecimiento de las condiciones de circulación tanto genéricas como particulares que les puedan afectar.</p>		
Objetivos que se persiguen	<p>La medida propuesta responde al mandato contenido en la disposición final segunda en su letra k) del punto 2, la cual habilita al Gobierno para para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizada cumple con las normas de circulación. Junto a ello, actualización para adaptarse a la normativa europea vigente sobre homologación de vehículos, al desarrollo técnico, a los nuevos planteamientos relativos a la seguridad de los vehículos y de sistemas avanzados de conducción.</p> <p>Junto a ello, se persigue crear un marco estable de referencia que permita apoyar a la industria automovilística en la Unión Europea, así como apoyar a la innovación.</p>		

	Finalmente, el objetivo último es la mejora de la seguridad vial por incorporación de sistemas más seguros que mitiguen el error humano.
Principales alternativas consideradas	<ol style="list-style-type: none">1. Proyecto de Real Decreto de modificación de los Reglamentos Generales de Circulación y de Vehículos.2. Proyecto de Real Decreto de un nuevo Reglamento General en materia de conducción automatizada, independiente de los reglamentos existentes.3. No realizar ninguna modificación regulatoria.
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la norma	El proyecto de Real Decreto consta de una exposición de motivos, dos artículos, dos disposiciones adicionales, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales, por las cuales se modificación del Reglamento General de Circulación y del Reglamento General de Vehículos.
Informes Recabados	<ul style="list-style-type: none">- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior.- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.- Ministerio de Defensa.- Ministerio de Política Territorial.- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática- Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Dictamen del Consejo de Estado.
Trámite de Audiencia	<ul style="list-style-type: none">- Consulta pública previa, en la página web del Ministerio del Interior entre los días 9 y 24 de junio de 2023. Información pública a través de la publicación del proyecto en la página web del Ministerio del Interior entre los días xxx

ANÁLISIS DE IMPACTOS	
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	<p>¿Cuál es el título competencial prevalente?</p> <p>Esta norma se dicta al amparo del 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	<p>Efectos sobre la economía en general</p> <p>No tiene efectos significativos</p>
	<p>En relación con la competencia;</p> <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> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia</p>
	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas;</p> <p><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada:</p> <p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>
<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p><input type="checkbox"/> No implica un gasto.</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso:</p>	

	<p><input type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.</p> <p><input type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales: Comunidades Autónomas y Administración Local</p>	
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	<p>La norma tiene un impacto social positivo que se materializa en el ámbito de la Seguridad Vial ya que la incorporación de nuevos sistemas tecnológicos a los vehículos posibilitará incorporar mecanismos para hacer la conducción y la circulación en general más segura.</p> <p>Tiene un impacto medioambiental positivo ya que el flujo de tráfico podrá ser más eficiente e igualmente los motores de propulsión que usan este tipo de vehículos automatizados son de tipo eléctrico, alienándose así con la política europea de emisiones.</p> <p>Tiene un impacto neutro en la infancia, adolescencia y en la familia.</p> <p>Tiene un impacto positivo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, ya que este tipo de vehículos podrán usarse por cualquier persona y lugar, favoreciendo así la movilidad y acceso a servicios sin necesidad de poseer vehículo o permiso de conducción.</p>	



OTRAS CONSIDERACIONES	La nueva regulación propuesta responde a la nueva normativa europea técnica sobre homologación de vehículos y al mandato contenido en la disposición final segunda en su letra k) del punto 2 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.
----------------------------------	---

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. Fines

Los fines perseguidos por este proyecto de Real Decreto son los siguientes:

- Adecuar los aspectos actuales sobre circulación y de registro de vehículos para acomodar la introducción de vehículos totalmente automatizados en la circulación, procurando garantizar un despliegue seguro que posibilite la mejora de la seguridad y sostenibilidad de la movilidad por carretera.
- Dar cumplida respuesta a la previsión contenida en el reciente Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426 por el que se establecen normas en cuanto a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo del sistema de conducción automatizada (ADS) de los vehículos totalmente automatizados, por la cual se establece en su considerando (7) que los Estados Miembros son los que deben establecer la condiciones para regular la circulación y la seguridad del funcionamiento de los vehículos totalmente automatizados cuando estén circulando.
- Teniendo en cuenta que el objeto del citado reglamento es establecer una serie de condiciones, normas y exigencias que deben cumplir los sistemas de conducción automatizada de los vehículos totalmente automatizados para su puesta en servicio y su entrada al mercado común, se hace preciso fijar las condiciones de admisión al tráfico y las de circulación de este tipo de vehículos sin mayor dilación, a fin de evitar cualquier falta de regulación o laguna jurídica ante la probable puesta en el mercado de este tipo de vehículos en el corto plazo, fijando la certeza suficiente desde el punto de vista regulatorio para su despliegue.

El Reglamento General de Circulación, como elemento normativo básico para la regulación de la movilidad en carretera y vías urbanas, debe seguir constituyendo en todo momento una de las referencias principales para la seguridad vial. Junto a ello, la



base de las condiciones de admisión a la circulación de los vehículos se sientan en el marco fijado por el Reglamento General de Vehículos, en particular, en lo relativo a matriculación, permiso de circulación y registro.

Aunque, lógicamente, las herramientas de regulación deben configurar un marco lo más estable y sólido en el tiempo, también deben ser capaces de adaptarse de forma ágil a cambios en otras normas y a la evolución tecnológica (como, por ejemplo, nuevos sistemas que sustituyen al conductor en el control del vehículo) partiendo de enfoques consistentes pero flexibles a la vez, toda vez el presumible rápido progreso de los sistemas de los vehículos y de sus funcionalidades.

1.1.2. Objetivos

El principal objetivo de las modificaciones que se introducen tanto en el Reglamento General de Circulación como en el de Vehículos consiste en actualizar y adaptar el actual contenido a las nuevas necesidades emergentes debidas a los avances tecnológicos que están siendo desplegados en vehículos con sistemas que, cada vez en mayor medida, realizan tareas de conducción y en último caso tendrán el control del vehículo de forma sostenida y continuada durante todo el trayecto como es el caso de los vehículos totalmente automatizados. Junto a ello, la existencia de un reglamento europeo de homologación de estos vehículos y sus sistemas aprobado en agosto de 2022, viene a exigir a los Estados Miembros de forma implícita la actualización de sus normas internas de circulación para que se permita su admisión en el tráfico y su operación en las vías públicas con los mayores niveles de seguridad.

De forma sintética, las modificaciones persiguen los siguientes objetivos:

- mayor coherencia de la normativa interna con la normativa europea, asegurando que la puesta en mercado de aquellos vehículos totalmente automatizados que obtengan un certificado de conformidad y su homologación conforme a la reglamentación europea, no vean obstáculos para su admisión en la circulación en España por falta (o vacío) de regulación nacional, garantizando así la unidad de mercado y la libre competencia;
- establecer los oportunos requisitos para que la circulación de estos vehículos se realice sin afectar negativamente a la seguridad vial y a la fluidez del tráfico, tanto desde el ámbito de autorización previa a la circulación como durante su funcionamiento en las vías públicas;
- dar respuesta a las demandas de la industria de la automoción y de la tecnología;
- dar cumplida cuenta al mandato legal contenido en la disposición final segunda en su letra k) del punto 2 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, que tuvo lugar por medio de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la cual se habilita al Gobierno para para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación.

1.2. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN.

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 iniciativa normativa está justificada por una razón de interés general como es el de maximizar el bienestar de los ciudadanos al basarse en una identificación clara del fin perseguido de mejora de la Seguridad Vial y constituir la modificación del Reglamento General de Circulación y del Reglamento General de Vehículos el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

- **Proporcionalidad:**

La iniciativa propuesta contiene la regulación imprescindible para la realización de los cambios necesarios para la adecuación de los aspectos propios de la circulación de los vehículos totalmente automatizados, tras comprobar que no hay otras opciones normativas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

- **Seguridad jurídica:**

La propuesta normativa se ejerce de forma coherente con el resto de ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea de forma que se mantiene un marco normativo estable, predecible, integrado y claro que facilita al máximo posible la toma de decisiones por parte de las personas.

- **Transparencia:**

Se ha posibilitado el acceso sencillo, universal y actualizado a la normativa en vigor y a los documentos propios de su proceso de elaboración, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Se han definido claramente los objetivos de la iniciativa normativa y su justificación en el preámbulo y se ha posibilitado que los ciudadanos tengan una participación activa en su elaboración.



- **Eficiencia:**

La iniciativa normativa evita cargas administrativas innecesarias o accesorias y permite racionalizar, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos al realizarse cambios únicamente en aspectos internos sobre registro y autorizaciones de circulación.

1.3. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Se han valorado 3 alternativas:

- a) Alternativa 0 (A0): no realizar modificación alguna en el actual marco normativo.
- b) Alternativa 1 (A1): llevar a cabo una modificación y actualización del marco normativo existente que regula la circulación y la admisión de los vehículos totalmente automatizados en el tráfico, es decir, Reglamento General de Circulación y Reglamento General de Vehículos.
- c) Alternativa 2 (A2): redactar un nuevo reglamento que regulara los aspectos de circulación y admisión en el tráfico de los vehículos totalmente automatizados.

ALTERNATIVA	A0	A1	A2
OBJETO	NO MODIFICACIÓN MARCO NORMATIVO ACTUAL	MODIFICACIÓN RGCIRC Y RGVEH	NUEVO REGLAMENTO VEHÍCULOS TOTALMENTE AUTOMATIZADOS

Tabla 1: Resumen alternativas

1.3.1. Alternativa 0 (A0)

La alternativa 0 consistente en no hacer ninguna modificación en el actual marco normativo no se considera adecuada por el posible impacto negativo en la seguridad vial, en la unidad de mercado o en la competencia.

De igual forma sería contraria al mandato legal contenido en el Real Decreto Legislativo 6/2015, que viene a disponer el necesario desarrollo reglamentario que establezca un marco adecuado y sólido para el funcionamiento de vehículos totalmente automatizados (que disponga de un sistema de conducción automatizado).

1.3.2. Alternativa 1 (A1)

En cuanto a la alternativa 1, consistente en actualizar y modificar el marco normativo actual, presenta las ventajas de: (i) partir de un marco estable y conocido para el ciudadano, que permite incorporar las particularidades de nuevos de transporte sin mayor impacto; (ii) aporta la seguridad y certeza jurídica deseadas al aunar, por un lado, en un único texto a todos los actores involucrados en la circulación y el tráfico (Reglamento General de Circulación), y por otro, al permanecer inalterado en su esquema la admisión de vehículos en el tráfico, la matriculación y las correspondientes



autorizaciones (Reglamento General de Vehículos); y (iii), repite y continua el esquema de incorporación de nuevos medios de transporte en la regulación de tráfico, por ejemplo, la reciente modificación de ambos reglamentos en lo relativo a vehículos de movilidad personal.

Esta alternativa da respuesta al mandato legal de desarrollo normativo, acomoda la legislación europea al armonizar las definiciones en el ámbito de la circulación, y contribuye a la unidad de mercado y competencia al permitir de forma segura la admisión en el tráfico de los vehículos totalmente automatizados en nuestro país.

1.3.3. Alternativa 2 (A2)

La alternativa 2 planteada básicamente consiste en redactar un nuevo Reglamento dedicado a la circulación y admisión al tráfico de los vehículos totalmente automatizados.

Esta alternativa no se considera adecuada desde un punto de vista jurídico, porque no facilita el conocimiento y comprensión de las reglas de tráfico a todos los usuarios, toda vez que dependiendo del vehículo que usaran o incluso de su modalidad de uso en cada momento en caso de vehículos mixtos (automatizado y convencional) deberían remitirse a cuerpos normativos distintos, lo que podría llevar a lagunas jurídicas; también provocaría la dispersión y aumento del cuerpo normativo ya de por sí complejo, y que requeriría numerosas remisiones a los reglamentos actuales a fin de completar el sentido y reglas del nuevo; y, podría llevar a interpretaciones distintas por parte de los usuarios, afectando a la certeza jurídica.

Tampoco mantendría la continuidad de la acertada opción regulatoria relativa a la inclusión, en el marco existente de regulación del tráfico, de nuevos medios de transporte en las vías públicas.

Esta alternativa sí daría respuesta también al mandato legal de desarrollo normativo, acomodaría la legislación europea al armonizar las definiciones en el ámbito de la circulación, y contribuiría a la unidad de mercado y competencia al permitir de forma segura la admisión en el tráfico de los vehículos totalmente automatizados en nuestro país.

ANÁLISIS IMPACTOS ALTERNATIVAS	A0	A1	A2
SEGURIDAD JURÍDICA	✗	✓	✓
CERTEZA JURÍDICA	✗	✓	✗
CUMPLE MANDATO LEGAL DESARROLLO	✗	✓	✓
IMPACTO EN CUERPO NORMATIVO TRÁFICO: DISPERSIÓN Y AUMENTO	≈	✓	✗
CONTINUIDAD REGULACIÓN NUEVOS MEDIOS	≈	✓	✗
ADECUACIÓN NORMATIVA EUROPEA	✗	✓	✓
UNIDAD MERCADO	✗	✓	✓

Tabla 2: Impactos Alternativas

Como se aprecia en la tabla anterior, la alternativa más ventajosa y que menores impactos negativos tiene es la elegida, alternativa 1: modificar el marco normativo actual.

1.4. BASE JURÍDICA Y RANGO DEL PROYECTO

La base jurídica del proyecto se encuentra en la facultad otorgada al Gobierno en la disposición final segunda, en su letra k) del punto 2, 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 la que se habilita al Gobierno para para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los



entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación.

La modificación del Real Decreto Legislativo, que tuvo lugar por medio de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, viene a añadir una nueva competencia de la Administración General del Estado en su artículo 4, letra k) sobre la regulación del vehículo automatizado, y una nueva competencia atribuida al Ministerio del Interior sobre las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industria, en su artículo 5, letra u).

1.5. PLAN ANUAL NORMATIVO

No se ha incluido en el Plan Anual Normativo para 2023 debido a que se trata de un proyecto conjunto entre el Ministerio del Interior e Industria en el que era difícil prever su inclusión en el Plan Normativo debido a los trabajos técnicos asociados.

2. CONTENIDO

El proyecto de Real Decreto tiene una exposición de motivos, dos artículos, dos disposiciones adicionales, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

Los cambios más destacables son los siguientes:

- El primer artículo se dedica a la modificación del Reglamento General de Circulación, incorporando dos nuevos artículos y un anexo.
- El segundo artículo viene a establecer las modificaciones necesarias del Reglamento General de Vehículos, que afectan a 6 artículos y un anexo, e introduce un nuevo artículo y un nuevo anexo.

Las disposiciones adicionales incluidas se centran en la habilitación para el desarrollo de los nuevos anexos incluidos en ambos reglamentos. En cuanto a la disposición final primera añaden unas nuevas definiciones en el anexo I del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, para armonizarlas con la normativa europea sobre homologación de vehículos automatizados.

La entrada en vigor del Real Decreto será el **XXXX**.

Finalmente, señalar que este Real Decreto tiene vigencia indefinida.

2.1. ARTÍCULO 1: MODIFICACIÓN REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN

2.1.1. Articulado

Se incorporan dos nuevos artículos 4bis y 18 bis al articulado del actual texto del reglamento.

El primero, titulado “vehículos totalmente automatizados”, enmarca qué vehículos son de este tipo y las condiciones generales de su uso, en concreto: “*se consideran vehículos totalmente automatizados a aquellos dotados de un sistema de conducción automatizada, diseñados y contruidos para desplazarse de manera autónoma sin supervisión por parte del conductor*”. Se establecen así dos condiciones: (i) desde el punto de vista técnico, esto es, que cuenten con un sistema de conducción automatizada que deberá estar debidamente homologado según la normativa europea; y (ii) que deben desplazarse sin que el conductor supervise la tarea dinámica de la conducción que será realizada por el vehículo de forma autónoma e independiente. Esta definición tiene como origen la establecida en la reglamentación europea sobre homologación, Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 y Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426, de 5 de agosto.

De forma adicional, estos vehículos deberán contar con su correspondiente permiso de circulación para cuya emisión se deberá certificar el cumplimiento de la normas de tráfico y circulación conforme al procedimiento de verificación que se establece en el Reglamento de Vehículos.

Finalmente este nuevo artículo 4bis viene a disponer obligaciones para los ocupantes de estos vehículos y establece que cualquier otro tipo de vehículos que, aunque cuenten con sistemas de ayuda a la conducción, no satisfagan esa capacidad autónoma de circulación, no serán considerados vehículos automatizados.

En cuanto al nuevo artículo 18bis, contempla las obligaciones tanto las relativas al comportamiento del vehículo en el tráfico como a las inherentes al titular del sistema de conducción automatizada en lo referente a la operación de estos vehículos. Esta figura del titular del sistema se introdujo en el ordenamiento jurídico español mediante la modificación llevada cabo en la Ley de Tráfico por la Ley 18/2021, por la cual se incorporaba un nuevo artículo 11bis dedicado a esta figura.



2.1.2. Anexo V

El nuevo Anexo V que se añade al reglamento tiene por objeto establecer las normas y condiciones particulares de circulación de los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizada. Estas reglas específicas, que sólo aplicarán a este tipo de vehículos durante su operación en modo totalmente automatizado, vienen a complementar el marco general aplicable contemplado en el articulado del reglamento, toda vez que este tipo de vehículos, por sus propias características, deben contar con normas suplementarias propias a fin de garantizar la seguridad vial.

Se sigue así el esquema vigente del anexo III del reglamento para el caso de la circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, por el cual se incorporan una serie de reglas propias únicamente aplicables a estos vehículos.

Así mismo, y debido a la previsible rápida y constante evolución de la tecnología y capacidades de los sistemas de conducción automatizada, se prevé el desarrollo de este anexo de forma particular en el propio cuerpo del Real Decreto.

2.2. ARTÍCULO 2: REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS

2.2.1. Articulado

Las modificaciones que se introducen en este reglamento se refieren fundamentalmente a las condiciones exigibles a los vehículos totalmente automatizados para su admisión en el tráfico, expedición de la autorización administrativa para poder circular y requisitos para su matriculación. En este sentido, cabe destacar la modificación contemplada para el artículo 25 del reglamento, por la cual se exige al titular del sistema de conducción automatizada que comunique al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico una serie de características y documentación concreta dispuesta en el anexo XX del reglamento.

Se añade un nuevo artículo 14bis que viene a disponer que estos vehículos no pueden circular si no cuentan con su correspondiente permiso de circulación expedido por la Jefatura Central de Tráfico, autorización previa cuyo fin es asegurar su aptitud para circular con seguridad.

2.2.2. Anexos

Se modifican los apartados A), B) y C) del Anexo XIX “Matriculación” para dar cabida a los requisitos y datos que deben ser comunicados con anterioridad a la matriculación de estos vehículos, y cuáles constarán en el permiso de circulación.

Se añade un nuevo Anexo XX “Sistemas de Conducción Automatizada”, que establece el marco concreto que regula el procedimiento de certificación destinado a verificar que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación.

En su primera sección, viene a disponer las definiciones técnicas contenidas en el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 y Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426, de 5 de agosto, sobre homologación de vehículos, a fin de armonizar la legislación nacional con la europea asegurando así la debida coherencia entre textos.

En la sección segunda se contemplan los requisitos generales que deben cumplir los vehículos totalmente automatizados para emitir el correspondiente permiso de circulación, entre otros, contar el debido certificado de homologación.

La sección tercera se destina a establecer una serie de requisitos específicos y el deber de comunicación del titular del sistema de una serie de datos como condición previa a su matriculación, principalmente en relación con las capacidades y funcionalidades del sistema, y aseguramiento obligatorio.

La última sección, se centra en la definición del procedimiento de certificación por el que se verifique que un vehículo totalmente automatizado cumple con las normas de circulación, verificación que podrá llevarse a cabo por servicio técnico designado por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico en el que se acredite que el sistema de conducción, o por un proceso de auto-certificación o declaración para determinados supuestos.

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.

4. IMPACTO ECONOMICO Y PRESUPUESTARIO

La aprobación de los cambios reseñados no supone ningún impacto económico ni presupuestario a la Administración.

Así, los cambios propuestos no obligan a ninguna administración a llevar a cabo ningún tipo de puesta en marcha de nuevos servicios o inversiones, más allá de algún ajuste técnico menor en el registro de vehículos por la inclusión de algún nuevo campo para la matriculación de estos vehículos, sin que esto tenga una repercusión siquiera significativa en la partida presupuestaria correspondiente.

5. IMPACTO DE GÉNERO

Se considera que estas modificaciones indicadas tienen un impacto neutro por razón de género.

6. OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS.

6.1. IMPACTO POSITIVO EN MATERIA DE MOVILIDAD

Dentro de los impactos sociales se identifican los relacionados con la mejora de la seguridad vial como los que más sentido dan a la gran mayoría de los cambios propuestos.

La introducción de nuevas tecnologías y sistemas en los vehículos sin duda ha sido uno de los principales apoyos para la reducción de la accidentalidad y de las lesiones en nuestro país y en el ámbito de la Unión Europea.

Elvik, Høye, Vaa y Sørensen en su Manual de Medidas de Seguridad Vial¹ recogen un amplio número de ensayos y estudios referentes a la gran importancia de la incorporación de los sistemas de seguridad activa y pasiva en los vehículos, entre otros el ABS, ESP o control de velocidad inteligente (ICC).

¹ Manual de Medidas de Seguridad Vial. Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. 2014

La Comisión Europea² puso de manifiesto en 2018 las ventajas y beneficios esperables que conllevará la introducción de vehículos automatizados, en concreto, resaltaba que “los vehículos sin conductor podrían mejorar significativamente la seguridad vial, ya que se estima que el error humano influye en el 94 % de los accidentes. Los vehículos sin conductor pueden llevar la movilidad a aquellos que no pueden conducir por sí mismos (por ejemplo, personas mayores o con discapacidad) o a las personas a las que no llegan los servicios del transporte público. Podrían fomentar los programas de uso compartido de vehículos y la «movilidad como servicio» (es decir, la venta de desplazamientos, no de automóviles). También podrían acelerar la electrificación de los vehículos y la movilidad eléctrica. En última instancia, los vehículos sin conductor podrían liberar el espacio desperdiciado en el estacionamiento de vehículos y revolucionar la ordenación urbanística”.

Así continuaba apuntando que “el despliegue de vehículos automatizados alberga un importante potencial de mejora de la seguridad vial, dado que el factor humano —error, distracción o vulneración de las normas de tráfico— es la causa de la mayoría de los accidentes. No obstante, también plantea nuevas dificultades. Los vehículos sin conductor tendrán que compartir las carreteras o las calles con coches no automatizados y, asimismo, con peatones, ciclistas y motociclistas. Por este motivo, su despliegue solo podrá realizarse una vez que se garantice la seguridad vial general, y no solo la seguridad de los usuarios de los vehículos automatizados”.

Junto a ello, el impacto sobre las repercusiones socioeconómicas previstas de los vehículos automatizados y conectados en la economía y el empleo de la UE también se pusieron de manifiesto en esta Comunicación. Señala que “con un 23 % de la fabricación mundial de vehículos de motor y casi un 72 % del transporte terrestre de mercancías efectuado por carretera en Europa, se prevé que la movilidad automatizada beneficie sustancialmente su economía. Los ingresos para el sector de la automoción de la UE podrían superar, por ejemplo, los 620 000 millones EUR en 2025 y los 180 000 millones EUR en caso del sector electrónico de la Unión. Los aspectos relacionados con la inclusión social y la atención a las necesidades de los usuarios vulnerables también serán importantes a la hora de velar por que haya beneficios para el conjunto de la sociedad, incluidas las personas, como mayores o personas con discapacidad, que actualmente pueden quedar relegadas de los servicios de movilidad. Se prestará especial atención al aumento de la accesibilidad de las zonas remotas y a la prestación de servicios de movilidad más amplios”.

² COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN “En ruta hacia la movilidad automatizada: estrategia de la UE para la movilidad del futuro, COM(2018) 283 final

La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente³ resalta que, para 2030, la movilidad automatizada se desplegará a gran escala, y por ello se deben establecer las bases para su despliegue y uso de forma segura.

Un estudio realizado por Scanlon, John M. et al (2021)⁴ en el que se analizó el papel que hubiera tenido el sistema de uno de los vehículos automatizados más avanzados del mundo (Waymo Driver), resaltó que el 82% de los accidentes analizados serían evitados por el vehículo de Waymo; en un 10% de los accidentes, las lesiones serían mitigados; y, en el restante 8%, el papel hubiera sido el mismo.

6.2. IMPACTO EN LA INFANCIA, ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 quinquies (añadido por el artículo primero, veintiuno, de la Ley 26/2015, de 28 de julio) de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, por el que se establece que “las memorias de análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”, se señala que el proyecto tiene un impacto neutro en este ámbito, por cuanto no regula nada relacionado con el mismo.

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, añadida por la disposición final cuarta, tres, de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, que establece que “las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia”, se indica que el proyecto no incide en ningún aspecto relacionado con el ámbito de la familia, por lo que su impacto a este respecto es neutro.

7. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS

El proyecto se ha sometido a los siguientes trámites:

7.1. 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

³ Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, COM(2020) 789 final

⁴ Scanlon, John M. et al. “Waymo simulated driving behavior in reconstructed fatal crashes within an autonomous vehicle operating domain.” Accident; analysis and prevention 163 (2021): 106454 .



previa a través del portal web del Ministerio del Interior, entre los días 9 y 24 de junio de 2023 para recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la norma, En su virtud, se han recibido las siguientes observaciones:

PROVIAL:

- Consideran necesario implementar un paso previo indispensable, esto es, la formación en ADAS a fin de permitir a los conductores aprovechar todo su potencial y, con ello, reducir la siniestralidad vial.
- Afirman la imposibilidad de garantizar que la puesta en circulación de estos vehículos se haga previa certificación del cumplimiento de las normas de tráfico y circulación sin haber realizado previamente una inspección y auditoría vial de las vías de uso público, especialmente en aquellas de titularidad municipal, debido a la proliferación de señales que no corresponden al Catálogo Oficial de Señales ni tampoco aparecen en el Reglamento General de Circulación. La existencia de señales de tráfico de significado desconocido, es de imposible interpretación por parte de los conductores, así como también lo sería por parte de los vehículos de conducción automatizada.
- Sugieren la necesidad de concreción de algunos objetivos, en particular el que consiste en asegurar que la introducción de estos vehículos se haga con máximos de seguridad.
- Por último, solicitan que las medidas que se adopten con el objetivo de mejorar la seguridad vial, no se haga solo en términos de futuro, sino que se complementen con medidas de implantación actual que podrían incrementar los niveles de seguridad, dado que consideran que la apuesta decidida por la conducción automatizada supone una renuncia a la mejora formativa de los conductores.

Diego Terol Rosell

Solicita que se priorice de forma urgente la regulación de la circulación de los patinetes frente a cualquier otra iniciativa normativa y que adicionalmente se armonice en toda Europa.

ANESDOR

- Proponen que se tenga en cuenta a los vehículos ligeros de categoría L en la regulación, obligando a que los futuros sistemas de conducción autónoma detecten eficazmente a este tipo de vehículos, garantizando así su seguridad.

- Solicitan que se les incluya en futuras consultas relacionadas con esta regulación, así como en la participación en la misma cuando se disponga de un borrador con los anexos planteados.

7.2. AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA.

El trámite de audiencia e información pública se ha realizado a través de 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.

El proyecto de real decreto se ha publicado en el citado portal web del Ministerio del Interior dando un plazo para formular alegaciones, entre los días **xxx**. El correo electrónico para la remisión de observaciones ha sido: participacion.normativa@dgt.es

Al concluir este trámite de información se habían recibido **xxx** comentarios y propuestas, procedentes de particulares, asociaciones, empresas y entes públicos.

Todas las observaciones recibidas se recogen en el **anexo I adjunto**, incluyendo un análisis, con la valoración dada, una justificación de la aceptación o no de cada alegación, así como su reflejo en el texto.

7.3. CONSULTA REALIZADA A LOS INTEGRANTES DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre se ha puesto en conocimiento de los integrantes del Consejo en texto objeto de modificación.

De esta consulta se han recibido **xxx** comentarios y propuestas, procedentes de asociaciones, empresas y entes públicos.

Todas las observaciones recibidas se recogen en el anexo I adjunto, incluyendo un análisis, con la valoración dada, una justificación de la aceptación o no de cada alegación, así como su reflejo en el texto.

7.4. INFORMES EVACUADOS.

Este proyecto de real decreto se debe someter a los siguientes informes:

- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del



Gobierno.

- Ministerio de Defensa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Ministerio de Política Territorial, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 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.

7.5. DICTAMEN DEL CONSEJO DE ESTADO.

Se solicitará dictamen al Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.3 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 de una ley, así como sus modificaciones.

8. Evaluación *ex post*.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, por la naturaleza y contenido de la norma, no se considera susceptible de evaluación por sus resultados, toda vez que no afecta a ninguno de los criterios que el citado precepto indica para llevarla a cabo.



ANEXO I: Análisis de alegaciones presentadas en la consulta XXX.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
1				