

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 159/2021 DE 16 DE MARZO POR EL QUE SE REGULAN LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS.

0. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministerio del Interior	Fecha	22 de marzo de 2022
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.		
Tipo de Memoria	Normal	Abreviada	X
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	<p>Modificación del artículo 4, mediante la inclusión de un nuevo apartado c) al punto 4, a fin de canalizar las posibles especialidades que requiera el auxilio en carretera de los vehículos de mayores masas y dimensiones, permitiendo la excepción de la reparación in situ.</p> <p>Modificación de la disposición transitoria primera, para permitir el uso de los dispositivos V-16 sin capacidad geolocalizadora hasta el 1 de enero de 2026, siempre que estos hubieran sido certificados con anterioridad a la publicación del real decreto de referencia.</p> <p>Modificación de la disposición derogatoria única, para permitir una adición a la fórmula genérica consistente en derogar la posibilidad de uso de la señal v-2 a</p>		

	<p>cualquier en vehículo en caso de avería o accidente, en la consideración de que esa es la función encomendada por la norma a la señal v-16.</p> <p>Inclusión de una nueva disposición adicional, referida a la posibilidad de reparación de vehículos en la propia vía, siempre que esta sea de ámbito urbano, se trate de averías sobrevenidas y no accidentes, y sea realizada con asistencia de vehículos taller, siempre que estos sean de titularidad de operadores autorizados o explotados por éstos en régimen de arrendamiento.</p> <p>Modificación de la sección V-2 del anexo XI del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre, permitiendo una reducción del ratio de ocupación de la señal V-2 para los vehículos de auxilio en carretera de mayor altura.</p> <p>Modificación de la sección V-16 del anexo XI del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre introduciendo cambios en los requisitos técnicos y procedimiento a los que deben ser sometidos los dispositivos V-16 creados por el referido real decreto, así como modificación de las dimensiones de la señal V-24.</p> <p>Modificación del plazo de obligatoriedad de uso de las señales V-2 y V-23, concediendo un plazo de un año de adaptación para los vehículos matriculados antes de la entrada en vigor de este real decreto.</p>
<p>Objetivos que se persiguen</p>	<p>Dotar al sistema previsto de las excepciones necesarias, a fin de posibilitar el auxilio de los vehículos de mayores masas y dimensiones, de forma que, si las circunstancias lo requiriesen puedan llegar a ser reparados in situ.</p>

	<p>Canalizar normativamente la actuación de los vehículos taller in situ, siempre en zona urbana y bajo determinados requisitos, asimilando la procedencia de dichas actuaciones como más eficiente, y de menos impacto en la fluidez y seguridad del tráfico urbano.</p> <p>Especificar los requisitos y procesos de certificación de los dispositivos V-16 con capacidad geolocalizadora.</p> <p>Eliminación del requisito de fabricación previa a la publicación del real decreto para permitir el uso de los dispositivos V-16, certificados con anterioridad a la publicación del real decreto.</p> <p>Derogación de la posibilidad de uso de la señal v-2 por cualquier vehículo averiado o inmovilizado en la vía en la consideración de que dichas funciones son absorbidas por la señal v-16</p> <p>Adaptación de las dimensiones de las señal V-24 y V-2 a las características de los vehículos actuales de servicio de auxilio en carretera</p>
<p>Principales alternativas consideradas</p>	<p>Ninguna.</p> <p>La naturaleza de las previsiones contenidas en el proyecto de real decreto (de eminente aunque no exclusiva naturaleza técnica y temporal) destinadas a una más exigente, y concreta regulación de los procesos de certificación, a la adaptación de las dimensiones de la señal V-24 y V-2 y la alteración de los plazos de uso permitido de dispositivos V-16 certificados conforme a normativa anterior, exigen la modificación del real decreto que las regula. A su vez, la inclusión de excepciones al régimen general, en la asistencia de vehículos de grandes masas y dimensiones, la regulación de los vehículos taller en</p>

	<p>zona urbana, o la prohibición efectiva (vía derogación del inciso que actualmente lo permite) de la posibilidad de uso de la señal V.2 por cualquier vehículo averiado, requieren sin lugar a dudas de la modificación del real decreto de referencia.</p>
Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la norma	El proyecto tiene un único artículo, dividido en cinco apartados, dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales.
Informes Recabados	<ul style="list-style-type: none"> - Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. - Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. - Informe del Ministerio de Política Territorial y Función Pública (no es necesaria aprobación previa) - Dictamen del Consejo de Estado. - Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, - Informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. - Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. - Informe del Ministerio de Defensa - Informe del Ministerio de Industria Comercio y Turismo. - Informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. - Informe de la Agencia Española de Protección de Datos.

Trámite de Audiencia	<p>- Audiencia e información pública a través la publicación del proyecto en la página web del Ministerio de Interior.</p> <p>- Consulta pública previa a través del portal web del Ministerio del Interior del 2 al 17 de marzo de 2022.</p>	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	Artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	No
	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> <p><input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia</p>
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<p><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada:</p>

		<p><input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coste único por marca y modelo: 8.320 euros • Coste periódico anual: 2.400 euros o 0 euros. <p>Número estimado de empresas afectadas: 20</p> <p><input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p>No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado</p> <p>Presupuestos de otras Administraciones Territoriales: No afecta a los de las Comunidades Autónomas y No afecta a la Administración Local</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No implica un gasto.</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso:</p>

IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo X Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	<ul style="list-style-type: none"> - La norma tiene un impacto nulo en la infancia y adolescencia, y en la familia. - La norma tiene un impacto nulo de carácter social y medioambiental. - La norma tiene un impacto nulo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. 	
OTRAS CONSIDERACIONES	La norma tiene efectos favorables sobre la seguridad vial.	

1. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.

Esta memoria 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 el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, y en la Guía Metodológica para su elaboración, aprobada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, se elabora una memoria abreviada, toda vez que de la propuesta normativa no se derivan impactos apreciables en ninguno de los ámbitos enunciados en el artículo 2:

No hay impacto económico ya que la modificación que el proyecto de real decreto pretende sobre el Real Decreto 159/2021 de 16 de marzo por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas, se refiere a la matización del plazo transitorio de uso permitido de aquellos dispositivos V-16 que habiendo recibido certificación oficial previa a la publicación del real decreto de referencia, no cumplierse con los requisitos de geolocalización previstos en la norma.

Otra de las modificaciones operadas se limita a depurar y especificar el proceso de certificación de los dispositivos V-16, cuyo régimen jurídico y empleo no se ven alterados, sino únicamente se describe con mayor precisión técnica el proceso de obtención de las certificaciones de los prototipos, que garanticen una fabricación segura y acorde con los requisitos ya previstos en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas.

Con el mismo fin se modifican las dimensiones de la señal V-24 y V-2 para ciertos vehículos, reduciéndolas, para la consecución de una mayor adaptabilidad de la misma a los vehículos que han de portarla. Adicionalmente se incluye un periodo de adaptación a la obligatoriedad de las señales V-2 y V-23, de un año

Por su parte, la inclusión de una nueva excepción a lo previsto en el artículo 4.4 referida a la posibilidad de reparación in situ de los vehículos de mayores masas y dimensiones, tiene como causa última, posibilitar la excepción de cumplimiento de ciertas obligaciones de, en ocasiones, imposible cumplimiento dadas las dificultades de arrastre y remolcaje que exigen dichos vehículos, cuyo régimen y protocolo no puede pretenderse equivalente ni asimilable al de vehículos ligeros. Adicionalmente, la proporción anecdótica que la asistencia a estos vehículos supone al cómputo general, viene a reforzar la necesidad de que dichos vehículos de gran tonelaje no se encuentren constreñidos a la totalidad de los requisitos de asistencia, previstos con carácter general en el real decreto de referencia, y al mismo tiempo avala el escaso impacto de la medida en términos generales.

Por otro lado, la inclusión del régimen de asistencia realizada por vehículos taller en vía urbana, que también se contempla en este proyecto modificativo, viene a acoger una realidad que supone un avance en términos de economía de recursos, fluidez del tráfico y eficiencia en el proceso, permitiendo la asistencia y reparación de vehículos averiados en vía urbana por aquellos, que en todo caso, correspondan a un operador de auxilio en vía públicas en concepto de titular o arrendatario, y siempre que se trate de averías sobrevenidas cuya resolución, por su sencillez, requiera menos tiempo que la retirada del vehículo de la vía. En consecuencia, y si bien supone otra modificación, no viene sino a regular una excepción en el régimen general, al tiempo que no supone cambio relevante en el mismo, ni impacto alguno en los ámbitos analizados.

Finalmente, la modificación de la disposición derogatoria, que se amplía para concretar la derogación expresa de la posibilidad de uso de la señal V2 por cualquier vehículo en caso de avería, viene a responder a meras razones de limpieza y seguridad jurídica. En este sentido, la fórmula derogatoria general actualmente contenida en la norma, podría llegar a entenderse suficiente, para concluir, que habilitada la señal V16 para los mismos fines y con mayores prestaciones tecnológicas debe entenderse no procedente el uso de la señal V2 para los mismos supuestos. Sin embargo, y como se ha mencionado, razones de higiene, claridad y seguridad jurídica, recomiendan su derogación expresa, más aún cuando se establece un régimen transitorio de cierta complejidad para su uso, que inspira la eliminación de cualquier duda sobre el empleo de elementos alternativos. No obstante, la inclusión de este extremo, no altera el empleo de la fórmula abreviada para la presente memoria de análisis de impacto normativo, pues no tiene efectos sobre los ámbitos relevantes, toda vez que trata de ser una concreción de lo ya operado por la fórmula general actualmente vigente.

En consecuencia, el proyecto se dicta a los exclusivos fines de aportar mayor seguridad jurídica a fabricantes, operadores, usuarios y consumidores finales.

El proyecto no tiene impacto en los ámbitos presupuestario, por razón de género, en la infancia y adolescencia, en la familia, de carácter social y medioambiental, y en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

2. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

2.1. Fines y objetivos perseguidos.

No resultando en modo alguno habitual ni deseable, la modificación de una norma, transcurrido poco más de un año de su entrada en vigor, parece inexcusable la explicación pormenorizada de las razones que convierten en ineludible la pretendida reforma.

El objetivo máximo y general de la presente reforma, es paliar determinados efectos, no previsibles, que la reciente publicación y entrada en vigor del Real Decreto 159/2021 de 16 de marzo ha tenido, en aspectos muy particulares. Puede concluirse, que la referencia a la fabricación y no a la certificación de los dispositivos V16, supone serios problemas de control que es necesario acotar. Así mismo, tampoco la regulación del proceso de certificación de los mismos, ha respondido de forma completa a las necesidades que han surgido una vez vigente, evidenciándose la necesidad de fijar un punto de contacto nacional de los fabricantes, y un sistema de control de la calidad de la producción tras la certificación.

La necesidad y urgencia de la reforma, ha venido impuesta por las debilidades de la regulación del real decreto de referencia, en ciertos aspectos. Así, tanto fabricantes, como los servicios técnicos de Industria han formulado múltiples consultas acerca de aspectos que parecen no haber clarificado mucho el proceso.

Particularmente, IDIADA y LCOE han manifestado que el uso, tal y como consta en la redacción original, del término “fabricadas” no se compadece con los usos y costumbres normativos del entorno industrial, convirtiéndose en un término que no permite el control necesario para este tipo de procesos.

El proyecto incorpora una modificación en el periodo establecido en la disposición transitoria primera. En este sentido, se ha considerado injustificado el perjuicio económico que habrían de soportar determinadas empresas del sector que habrían ya comprometido materiales y componentes para la fabricación de dispositivos V-16 de acuerdo a la certificaciones anteriores pero sin la funcionalidad de geolocalización y comunicación de la posición pero que, por las circunstancias coyunturales sanitarias y otros eventos de gran repercusión internacional que han bloqueado la libre circulación de mercancías a nivel mundial, no dispondrían del tiempo efectivo para su fabricación que pretendía garantizar la anterior redacción.

Tal es el impacto generado por la actual regulación que la misma fue objeto de recurso contencioso-administrativo, habiendo decretado el Tribunal Supremo mediante auto de fecha 24 de junio de 2021, la suspensión del apartado referido, pendiente, según invocó este centro directivo de la reforma pertinente, que pretende ahora llevarse a cabo de manera ineludible.

En este sentido, los fabricantes han puesto de manifiesto que durante los últimos meses han venido realizando varios pedidos de semiconductores necesarios para la fabricación de estos componentes. No obstante, en la actual coyuntura económica y de tráfico internacional, los tiempos de provisión de los mismos están comprendidos entre los 3 y los 6 meses, de modo que existen grandes compromisos de adquisición de imposible cancelación, que no podrían tener comercialización en los términos de la normativa actual, de forma que se ha solicitado formalmente, que la norma acoja la posibilidad de fabricar nuevos dispositivos V16 con posterioridad a la fecha de publicación del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, siempre que aquellos hubieran obtenido certificación con carácter previo a su publicación.

En esta misma línea, se cita textualmente la argumentación de SERNAUTO (Asociación Española de Proveedores de Automoción) en escrito dirigido a esta Dirección General, que considera: *“En relación a esta disposición, resulta imprescindible la modificación de la misma en tanto en cuanto no se otorga un periodo temporal a todas las empresas que estén en proceso de fabricación de dicho componente y con pedidos en firme con compromisos jurídicos alcanzados conforme la normativa vigente con anterioridad a este R.D. Así mismo, es imposible desde un punto de vista industrial paralizar de inmediato la cadena de producción al tener que considerar los graves perjuicios económicos para las inversiones realizadas hasta la fecha de aprobación de este R.D. (moldes, utillajes, I+D+i, homologaciones, etc.)”*

Por ello, se ha considerado coherente, extender el uso de los dispositivos V-16 sin capacidad geolocalizadora, hasta el 1 de enero de 2026, en los mismos términos que los dispositivos de preseñalización anteriores (triángulos).

De este modo, se pretende evitar graves e injustificados perjuicios económicos a dichas entidades, al tiempo que, en garantía de la seguridad del consumidor que ya los ha adquirido y de la consecución de máximos de seguridad vial, se permite su uso hasta la misma fecha.

Adicionalmente, es objetivo del presente proyecto la concreción y especificación de los procesos industriales de fabricación del dispositivo V-16 previsto en el Real Decreto 159/2021 de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas. Se trata, en un última instancia de pormenorizar la descripción de la obtención de los certificados de verificación exigibles, para garantizar la adecuación del proceso de fabricación a la certificación del prototipo, en aras de una mayor seguridad para los propios fabricantes y los consumidores finales de éstos, con la premisa básica de que el dispositivo cumpla rigurosamente con la función que tiene asignada.

Hasta la fecha, los nuevos requisitos pretendidos, nunca habían sido solicitados, si bien se ha manifestado reiteradamente por fabricantes y SERNAUTO la conveniencia de incorporar sistemas de vigilancia del mercado para impedir la comercialización de productos que no cumplieran lo establecido en la norma. Se trata, en última instancia, de evitar que, certificado un producto, posteriormente disminuyera la calidad del producto comercializado al amparo de dicha certificación ya obtenida. Siendo que este, es un riesgo potencialmente factible en este tipo de productos, se ha solicitado unánimemente la incorporación de la vigilancia de la producción en forma de inspecciones en fábrica por parte de Unidad de Certificación del Automóvil, dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

En lo relativo a la fecha de caducidad de servicio, es un concepto este que surge también de los fabricantes como la forma más adecuada de que un ciudadano pueda conocer cuando finalizan los 12 años de comunicaciones precontratadas. Es decir, se trata de dotar de la mayor transparencia, y protección al consumidor, que de esta manera pueda conocer en qué fecha debe adquirir un nuevo dispositivo, en cumplimiento de la normativa.

La consecución de las referidas metas, pasa ineludiblemente por restringir en estos dispositivos toda funcionalidad que no consista en la visibilidad del vehículo accidentado y la comunicación de su posición, evitando que otras posibles funcionalidades puedan desvirtuar estos objetivos irrenunciables o incluso trabajar en detrimento de la seguridad vial a la que está destinado, en último término, mediante la introducción de elementos de distracción o que puedan menoscabar el correcto funcionamiento del dispositivo cuando sea necesario en un momento crítico.

En consecuencia, esta modificación, prevista en el presente proyecto, cumple rigurosamente el requisito de oportunidad de la propuesta.

A su vez, otro de los fines perseguidos por el presente proyecto, es el de dotar de máxima concreción y fiabilidad al proceso de fabricación de los mismos, garantizando que las autorizaciones recaídas sobre los dispositivos se trasladan

fielmente a la cadena de producción, en garantía de los propios fabricantes y, en último término, de los usuarios finales de los dispositivos. El procedimiento contenido en el presente proyecto cumple con el objetivo de aportar mayor transparencia y fiabilidad al proceso, resultando en todo caso, oportuno a los fines perseguidos.

Así mismo, se identifica a los servicios técnicos designados como único punto de contacto con la Dirección General de Tráfico, con el claro objetivo de optimizar el flujo de comunicación, proveniente además de las entidades autorizadas para certificar el cumplimiento de los dispositivos con los requisitos técnicos previstos, incluida la funcionalidad de geolocalización y conectividad exigida.

En este sentido, y con posterioridad a la entrada en vigor del real decreto de referencia, han surgido necesidades y requerimientos no previstos que justifican la pretendida reforma. Así las cosas, los servicios técnicos de Industria, más concretamente IDIADA y LCOE, ambos habilitados para la certificación de iluminación han trasladado la cantidad ingente de solicitudes de certificación, siendo que hasta el pasado mes de abril, una vez ya publicado el real decreto de referencia, han expedido más de 60 certificaciones de dispositivos V16 no conectados. En consecuencia, y ante la incipiente llegada masiva de nuevos fabricantes, los mismos servicios, han ofrecido su intermediación como punto único de contacto, a efectos de la recepción de nuevas empresas que pretendan fabricar el producto, lo que es uno de los objetivos claves de esta reforma.

En otro orden de cosas, se modifican los umbrales de la intensidad luminosa del dispositivo, ampliando éstos, para facilitar la incorporación de nuevos avances tecnológicos que pudieran verse excluidos en base a la redacción actual y adaptando éstos a los rangos previstos en el Reglamento CEPE/ONU 65. El objetivo pues de este concreto aspecto, no es otro que el conceder a la norma una mayor vigencia práctica, evitando que la petrificación de los requisitos pueda impedir la incorporación de nuevos avances tecnológicos que solo pueden incrementar su funcionalidad y por ende, la seguridad vial.

El real decreto de referencia, ha tenido, como todo proyecto normativo, un proceso amplio y arduo de desarrollo que comenzó en el año 2017 y que hasta llegar a su publicación final. Pero al mismo tiempo, y en paralelo, los avances técnicos han posibilitado una ampliación de los umbrales, consensado por todo el sector, que ha permitido concluir que el límite superior podría aumentarse sin repercutir en el precio final del producto, lo que redundaría en una mayor visibilidad, y por ende en una mejora de la seguridad vial. Al mismo tiempo, se hace necesario, aun aumentándolo, fijar un límite máximo a las candelas para garantizar que los dispositivos no puedan generar deslumbramiento a otros usuarios de la vía. Por ello, y dado que dentro del foro WP29 de Naciones Unidas (UNECE) en su Reglamento CEPE/ONU 65, se establece un límite, existe consenso general entre el sector de que aquel, es el más idóneo.

Así mismo, se introduce una modificación en las dimensiones de la señal V-24 reduciendo su tamaño para garantizar una adaptabilidad de la misma a los vehículos obligados a su uso que les confiera una identificación y una visibilidad que contribuya en mayor medida a su objetivo.

Las razones de esta modificación, responden a las propias necesidades expuestas por el sector de auxilio en carretera en la última reunión del grupo de trabajo GT42. En dicha reunión, convocada tras la publicación del real decreto 159/2021 para explicar el funcionamiento del Registro de Auxilio en Carretera, todos los presentes coincidieron en que las dimensiones propuestas inicialmente podían resultar desproporcionadas para alguna tipología de vehículos. La reforma pretendida, es pues fruto de la necesidad apuntada por el sector de destino de la norma, y sobre la cual hay amplio consenso. No obstante lo anterior, y en el período de consulta e información pública, la REAC ha mostrado su disconformidad, no solo con la medida a adoptar, sino también con la afirmación de que el consenso es generalizado.

En esta misma línea, se introduce en el proyecto una modificación del Reglamento General de Vehículos, destinada a permitir la adaptación del ratio actual previsto para la superficie a ocupar de la señal V-2. Se trata en particular, de reducir

la proporción específica de 1/3, en lo que respecta a los vehículos de mayor altura, como los furgones, en los cuales la superficie a cubrir por el material retrorreflectante con franjas rojas y blancas resulta desproporcionadamente grande lo que supone, un sobrecoste de difícil justificación particularmente acusado en el caso de flotas de vehículos. Así mismo, y por coherencia con lo anterior se concede un plazo de dos años para la adaptación de vehículos ya matriculados a la obligatoriedad de la señal V-2.

En otro orden de cosas, existen otras modificaciones cuya oportunidad procede analizar. Se prevé en el proyecto modificativo la inclusión de una tercera excepción en el artículo 4.4, a la norma general de la prohibición de reparación in situ. Esta excepción prevista específicamente para los vehículos de mayores masas y dimensiones, cuyo rescate o asistencia no es posible estandarizar, ni constreñir a normas rígidas, dada la dificultad que entraña, tiene por objetivo posibilitar el estudio y la decisión última del tipo de asistencia que deban recibir, en función de las circunstancias particulares de cada caso. De esta manera, la asistencia a estos vehículos, seguirá las normas generales previstas en la actual normativa, con posibilidad de la reparación total o parcial in situ, si las condiciones particulares del vehículo así lo recomiendan en términos de seguridad, de fluidez y de celeridad. En última instancia, no contemplar esta posible excepción podría llegar a ser equivalente a la imposición de obligaciones de imposible cumplimiento físico, no coadyuvan a la seguridad vial, más al contrario la realización de dichas labores podría exigir, en muchos casos, un incumplimiento manifiesto, dada la imposibilidad de arrastre y remolcaje de dichos vehículos en ciertas circunstancias. Así por ejemplo, dichos vehículos precisan con frecuencia de la intervención de grúas de elevación de gran tonelaje y de remolques tipo góndola para su traslado, no correspondiendo ninguno con la clasificación 05 que con carácter general atribuye la norma a los vehículos de auxilio en vías públicas. En definitiva, dichas labores deben disponer de un grado de flexibilidad en su ejecución mucho mayor de lo que la norma actual concedería, y avala, sin lugar a dudas, la oportunidad de la modificación pretendida en este sentido.

Con base en el mismo principio, el de la adaptabilidad de la norma a las circunstancias concretas en aras de una mayor seguridad vial, preservando a su vez principio como la eficacia y la economía de medios, pivota la reforma consistente en asimilar las labores que entrañen meras asistencias o reparaciones sencillas que deban realizar en vía urbana, como más eficientes si estas son realizadas in situ (que por principio la norma descarta, salvo acreditación de que dichas labores lleven menor tiempo que la retirada del vehículo de la vía). Deben concurrir determinados requisitos, a saber: que el vehículo se encuentre inmovilizado como consecuencia de un problema mecánico o de una avería sobrevenida, no por un accidente, que se ubique en vía urbana, y que las labores de asistencia se realicen a través de los llamados vehículos taller, siempre que sean de titularidad de un operador de auxilio en vías públicas autorizado o sean explotados por estos en régimen de arrendamiento.

Negar esta posibilidad de reparación o asistencia en las circunstancias descritas, que es una realidad en todos los países de nuestro entorno socioeconómico, supone renunciar injustificadamente a una serie de beneficios indiscutibles: celeridad, reducción de costes económicos, reducción de contaminación y fluidez del tráfico, al no exigirse izar el vehículo sobre plataforma para trasladarlo posteriormente a un taller para serle realizadas operaciones que por su sencillez, podrían ser ejecutadas en la vía directamente. Se estima que en la actualidad desarrollan esta actividad cerca de 2.000 vehículos en España, por lo que recoger esta modalidad de asistencia, que había sido omitida en el Real Decreto que se modifica, no solo se considera oportuno, sino necesario.

Por todo ello, en atención a los innegables beneficios, a los costes reducidos y a la utilidad de la modificación tanto para operadores como usuarios sin menoscabo alguno de la seguridad vial, se entiende justificada la oportunidad de la medida.

Finalmente, el proyecto pretende también realizar una modificación consistente en una concreción de la disposición derogatoria. La regulación actual de la señal V-2 “vehículo-obstáculo en la vía” en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, acoge la posibilidad de que cualquier vehículo, no solo los destinados a servicio o

actividad, puedan emplear la misma, para indicar su posición ante una parada, estacionamiento o velocidad inferior a 40 km/h, provocadas por accidente o avería.

Dicha regulación es previa a la aparición de la señal V-16 y sin duda tecnológicamente inferior, pero sobre todo, la existencia de dicho párrafo puede generar y genera confusión en cuanto a su uso y su compatibilidad con la señal V-16.

Existiendo ya un dispositivo específicamente destinado a ello (V-16) no se encuentra utilidad alguna en el mantenimiento de la posibilidad de uso de la señal V2 por el resto de vehículos en caso de avería. A mayor abundamiento, el régimen transitorio previsto que obliga a convivir hasta 2026 hasta a 3 posibles combinaciones de sistemas de aviso de avería, a saber, el uso de triángulos, el uso de la señal v-16, y el uso de la señal v-16 con conectividad, no parece razonable que se mantenga la redacción actual según la cual se permite el uso además de la señal V2, por más que deba entenderse derogado por la fórmula genérica de la disposición derogatoria actual. En consecuencia, se entiende necesaria y oportuna la modificación de la misma a fin de que se derogue expresamente el referido párrafo, ciñéndose el uso de dispositivos a triángulos y señal V-16 en los términos temporales establecidos por la disposición transitoria.

2.2. Adecuación a los principios de buena regulación.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, este proyecto de real decreto se ajusta a los principios de buena regulación.

Principios de necesidad y eficacia. El proyecto de real decreto es el instrumento adecuado y necesario para modificar el Real Decreto 159/202, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas.

Principio de proporcionalidad. Esta iniciativa normativa contiene la regulación que se considera necesaria, para alcanzar el objetivo propuesto, no existiendo otras medidas alternativas que permitan cumplir los mismos objetivos perseguidos.

Principio de seguridad jurídica. La norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, dado que viene a complementar el sistema regulatorio del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regula el servicio de auxilio en las vías públicas, al incluir concreciones que dotan de mayores garantías a los usuarios y operadores a través de mejores controles en la producción de los dispositivos V-16 y en la racionalización del ámbito de aplicación.

Principio de transparencia. Durante el procedimiento de elaboración de la norma se ha permitido la participación activa de los potenciales destinatarios a través del trámite de audiencia e información pública.

Principio de eficiencia. La reforma propuesta no afecta a la gestión de los recursos públicos, pero impone cargas administrativas que no solo resultan proporcionales y adecuadas a los fines perseguidos sino que son imprescindibles para su consecución, dado que están estrechamente vinculadas al proceso de control periódico de los sistemas productivos, objeto parcial de esta reforma

2.3. Análisis de alternativas.

No se ha contemplado ninguna alternativa ya que la única posibilidad para la modificación del real decreto de referencia, es mediante norma de igual rango o superior. La alternativa de no operar modificaciones en el actual real decreto 159/2021, restringiría seguridad e impondría serios perjuicios económicos a las empresas fabricantes de los dispositivos, así como obligaciones de imposible cumplimiento en lo referido al auxilio de vehículos pesados de grandes masas y dimensiones.

3. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO.

3.1. CONTENIDO.

El proyecto se estructura en un artículo único, dividido en cinco apartados.

A su vez, el proyecto contiene, dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales, la primera relativa a la modificación del anexo XI del Reglamento General de Vehículos, y la segunda a su propia entrada en vigor, fechada el 1 de julio de 2022.

El artículo único, se compone de cinco apartados, el primero modifica el punto 4 del artículo 4 “*operación de auxilio*” para incluir una nueva excepción c) al mismo, de forma que se posibilite el auxilio, rescate y/o reparación in situ de los vehículos de mayores masas y dimensiones. Las labores de auxilio a este tipo de vehículos resultan tan complejas y particulares que no se considera procedente ni eficiente constreñirlas de forma definitiva a los requerimientos previstos en el real decreto de referencia, toda vez que en muchas ocasiones no será físicamente posible su cumplimiento.

El apartado Dos modifica la disposición transitoria primera de forma que:

- Se matiza que los dispositivos V-16 que no teniendo funcionalidad de comunicación del geoposicionamiento del vehículo averiado, puedan seguir utilizándose, siempre que hubieran obtenido su certificación con anterioridad a la publicación del Rreal Ddecreto 159/2021, de 16 de marzo.
- Se elimina el inciso que permitía el uso hasta el 2026 únicamente de las unidades V-16 sin geolocalización, fabricadas antes de la publicación del real decreto. Conforme a la reforma pretendida, podrán usarse todos los dispositivos V-16 sin geolocalización hasta el 1 de enero de 2026 siempre que aquellos hubieran obtenido certificación con carácter previo a la publicación del real decreto de referencia.

En el apartado Tres, se modifica la disposición derogatoria única, introduciendo una concreción, que se traduce en la derogación del tercer párrafo del apartado primero de la sección V-2. Vehículo-obstáculo en la vía, del anexo XI del Reglamento General de Vehículos, al constituir la señal V-16 el instrumento adecuado a tal fin. Se trata, en última instancia, de evitar duplicidades que induzcan a error al ciudadano.

El apartado Cuatro del artículo único del proyecto, queda referido a la inclusión de una nueva disposición adicional con el ordinal de “primera” que establece el régimen de actuación de los vehículos taller en zona urbana. La regulación actual establece como excepción la posibilidad de reparar in situ y en la propia vía los vehículos siempre que la actuación requiera menos tiempo que la retirada del vehículo o que sea imprescindible para llevar a cabo dicha retirada, de forma que la nueva disposición viene a revertir dicha regla en norma general cuando se trata de averías de vehículos que por su naturaleza sean de sencilla y rápida reparación, en zona urbana y con asistencia de vehículos taller que sean de titularidad, o se exploten en régimen de arrendamiento por operador autorizado. La flexibilidad, y reducción de costes y recursos que esta medida permite, hacen irrenunciable la inclusión de esta modificación, que además da cobertura jurídica a la actuación de los vehículos taller que existen en todos los países de nuestro entorno socioeconómico. Concretamente, en España se estima que actualmente hay unos 2.000 vehículos taller desarrollando estas actividades.

En todo caso, y por efecto de la inclusión de la disposición adicional referida, las ya existentes en el real decreto de referencia se reenumeran, como segunda, tercera y cuarta respectivamente, a través del apartado Cinco del proyecto.

La disposición transitoria primera establece un periodo de un año durante el cual quienes hayan instalado en su vehículo la señal V-24 de las dimensiones que ahora se reducen, puedan seguir utilizándola.

La disposición transitoria segunda, concede a los vehículos ya matriculados el plazo de un año para la adaptación de los requerimientos en torno a la señal V-2

La disposición final primera introducida a través del presente proyecto, consta de cuatro apartados y modifica el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

El primero de sus apartados modifica el apartado 6 de la sección V-2 “Vehículo-obstáculo en la vía” del anexo XI “Señales en los vehículos, introduciendo una modificación del ratio de ocupación de 1/3 de superficie por el material retrorreflectante de franjas rojas y blancas para algunos vehículos. Se parte de la premisa de que dicha exigencia resulta desproporcionada en determinados vehículos que por su altura exigirían una superficie muy superior a la estrictamente necesaria, sin que la disminución de la superficie reflectante comprometa la visibilidad del vehículo y, por tanto, la seguridad vial.

El segundo de sus apartados, modifica el párrafo b) del punto 3 de la sección V-16 “dispositivo de preseñalización de peligro” del anexo XI “Señales en los vehículos”, ampliando el umbral lumínico del dispositivo.

En el tercero de los apartados de la disposición final primera se propone la inclusión de los nuevos apartados 8, 9, 10 , 11 y 12 a la sección V-16 “dispositivo de preseñalización de peligro” del anexo XI “señales en los vehículos” del reglamento General de Vehículos, los cuales establecen:

- Obligada consignación de fecha de caducidad en el dispositivo
- Se restringe toda funcionalidad adicional a la de visibilizar al vehículo accidentado, localizar su geolocalización y comunicar la exacta posición de esta.
- Se especifica el proceso de obtención del certificado de verificación y el control del cumplimiento de los procesos necesarios.

- Se identifican a los servicios técnicos designados como interlocutores únicos entre fabricantes y la Dirección General de Tráfico.
- Se incluye como requisito ineludible de la certificación la capacidad de comunicación y conectividad de cada dispositivo V-16
- Se amplían los umbrales de intensidad luminosa del referido dispositivo.

Por último, el apartado cuatro queda referido a la modificación de las dimensiones de la señal V-24 y en consecuencia, se sustituye la imagen insertada en la sección V-24 “vehículo de auxilio en vías públicas” del anexo I “señales de los vehículos” del anexo XI del Reglamento General de Vehículos, por otra que recoge las nuevas dimensiones más reducidas .

Por último, el proyecto dispone de una disposición final segunda, relativa a su entrada en vigor.

3.2. ANÁLISIS JURÍDICO.

3.2.1. Base jurídica y rango normativo.

El proyecto tiene su fundamento jurídico último en el artículo 51.3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, toda vez que el dispositivo V-16 es uno de los medios e instrumentos destinados a coadyuvar en las labores de auxilio en carretera. Dicho artículo 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”*.

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 en 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 y modifica una norma que tiene ese mismo rango de real decreto.

3.2.3. Entrada en vigor.

El proyecto de real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2022. .

3.2.4. Derogación normativa.

La aprobación de esta norma conlleva la derogación expresa del tercer párrafo del apartado primero de la sección V-2. Vehículo-obstáculo en la vía, del anexo XI del Reglamento General de Vehículos, eliminando la posibilidad del uso de

la señal V-2 por cualquier vehículo al constituir la señal V-16 el instrumento adecuado a tal fin. Se trata, en última instancia, de evitar duplicidades que induzcan a error al ciudadano.

4. IDENTIFICACIÓN DEL TÍTULO COMPETENCIAL PREVALENTE.

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 tráfico y circulación de vehículos a motor.

5. IMPACTO PRESUPUESTARIO.

5.1. Administración General del Estado.

El proyecto tiene un impacto presupuestario nulo para la Administración General del Estado.

5.2. Administración de las Comunidades Autónomas y Administración Local.

El proyecto tiene un impacto presupuestario nulo para la Administración de las Comunidades Autónomas y para la Administración Local.

6. DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS

La presente modificación del Real Decreto 159/2021 de 16 de marzo por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas, incorpora cargas administrativas para los fabricantes, que no solo se consideran necesarias y proporcionales a los fines perseguidos, sino que cuentan con el apoyo del sector afectado por las mismas.

Costes de un único abono por cada marca/modelo:

- Certificación realizada por teleoperador por petición de empresa, fabricante, importador o comercializador, por cada marca y modelo, exportable por tanto a todas las unidades fabricadas conforme a esos parámetros:

6.000,00 euros impuestos indirectos excluidos.

- Certificación emitida por los servicios técnicos de industria, de fotometría, calorimetría, estanqueidad, estabilidad, frecuencia de destello, ensayo climático u certificación, y comunicación a DGT por cada marca y modelo, exportable por tanto, a todas las unidades fabricadas conforme a esos parámetros:

2.320,00 euros, impuestos indirectos excluidos

Costes de periodicidad anual:

- Obtención de la certificación periódica de conformidad con la producción

Si uno de los objetivos principales de la reforma es el control efectivo y continuado de la producción de los dispositivos V-16, se ha considerado, avalado por las peticiones expresas del sector afectado, que la forma idónea de garantizar dicho control constante, es el sometimiento de los fabricantes a una auditoria periódica para la obtención de la certificación que, de forma continuada, permita garantizar identidad entre los prototipos certificados, y los resultantes de la cadena de producción.

La cuantificación de esta carga exige, a su vez, la distinción de dos posibles alternativas, a saber:

- Aquellos fabricantes ya sometidos a controles de auditoría por parte de la Unidad de Certificación del Automóvil por cuanto estén obligados a cumplir con lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU 65 u otros que resultasen de aplicación. En este supuesto, la nueva carga consistente en la obtención de la certificación periódica, se entendería subsumida, bien a coste 0, bien prorrateada en una pequeñísima proporción de difícil cuantificación actual, dentro del proceso general de auditoría que se le realizase para el resto de componentes fabricados por este. En ese supuesto, por tanto, puede asumirse que la carga incorporada no tiene impacto económico.
- Aquellos fabricantes, que no lo sean de componentes de acuerdo a los reglamentos UNECE, y por lo tanto, no sometidos a experiencias previas de auditoría, se verían obligados a solicitar y abonar una auditoría in situ, de periodicidad anual, que ascendería según tarifas publicadas (<https://ucanet.es/storage/2021/04/Tarifas-UCA-2021-web-Rev-1.pdf>) a la cantidad de 2.400 euros anuales.

Alcance	Auditoría in situ	Auditoría documental
Vehículos	2400 €	900 € 700 € 500 € Consultar con UCA dependiendo de las categorías
Componentes	2.400 € 1.600 € Consultar con UCA dependiendo de las categorías	900 € 500 € Consultar con UCA dependiendo de las categorías

De la cuantificación de las anteriores cargas, se concluye , que cada fabricante o entidad asumiría las siguientes cantidades, impuestos indirectos excluidos:

- Certificación única de cada modelo y marca por teleoperador:.....6.000 euros
- Certificación única por cada modelo y marca por los servicios técnicos: 2.320 euros
- Certificación periódica anual de conformidad:
 - Empresas sometidas al Reglamento CEPE/ONU 65 u otros:0 euros.
 - Empresas no sometidas al Reglamento CEPE/ONU 65 u otros:.....2.400 euros anuales.

Total:

- Empresas sometidas a Reglamento CEPE/ONU 65 :
 - 8.320 euros en pago único por marca y modelo,
- Empresas no sometidas a Reglamento CEPE/ONU 65:
 - 8.320 euros en pago único por marca y modelo y 2.400 euros anuales por certificado anual de conformidad.

A corto y medio plazo, se calcula una concurrencia de unas 20 entidades fabricando dispositivos V-16 debidamente certificados.

7. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.2, párrafo segundo de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha procedido al trámite de 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 2 de marzo de 2022 y la fecha de finalización de la misma el 17 de marzo de 2022, 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:

-UNESPA

Solicitan:

- Modificar la definición de servicio de auxilio en vías públicas y el artículo 4 (operación de auxilio), de forma que se amparen las actuaciones de reparación de los vehículos en la propia vía y se tenga en consideración el tiempo necesario para desalojar a sus ocupantes.

- Completar la definición de tercero, de forma que también aplique a las empresas involucradas en las actuaciones de asistencia en carretera en las que las aseguradoras se encargan de gestionar y coordinar para poder efectuar la prestación de la cobertura y servicios necesarios para realizar la asistencia al asegurado. Estas labores de gestión y coordinación de los operadores de auxilio en carretera son efectuadas por las aseguradoras por medios telemáticos, por lo tanto, resultaría necesario que este concepto aplique sobre cualquier sujeto que gestione la señal telemática, y no sólo la entidad que dé apoyo tecnológico
- Modificar el RD 159/2021 de manera que se establezca de forma clara y precisa la habilitación de los vehículos taller para realizar servicios de reparación in situ en el ámbito urbano, puesto que yace una contradicción entre los apartados 4º y 6º del artículo 4.
- Modificar el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos que obliga a todos los vehículos de auxilio en vías públicas a dotarse de distintivos reflectantes “en un tercio de la superficie disponible frontal, lateral y trasera del vehículo de auxilio, según su configuración”, dado que en algunos vehículos que la aplicación de la medida resultaría desproporcionada e incluso inconveniente a efectos de seguridad.

-ANFAC

Solicitan:

Añadir un nuevo apartado en el artículo 4 sobre operaciones de auxilio, proponiendo la siguiente redacción:

- *“Artículo 4. Operación de auxilio. 1. La operación de auxilio comprenderá el tiempo y las distancias necesarias entre la posición operativa, zona de recogida y destino final definidos en el artículo 2 del presente real decreto. La operación de auxilio comenzará desde el momento de solicitud de auxilio. comenzará en el punto donde el vehículo de auxilio se encuentre en posición operativa. 2. El tercero o el operador de auxilio en vías públicas 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. 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. Como norma general, y sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones técnicas establecidas en la normativa sectorial sobre talleres de reparación de vehículos automóviles, no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo en la propia vía, salvo: a) Que tal actuación requiera menos tiempo que la retirada del vehículo de la vía. b) Que sea imprescindible para efectuar la retirada del vehículo inmovilizado. En ambos casos, se deberá cumplir las normas de comportamiento establecidas en el apartado 2, además de adoptar las medidas necesarias para la realización de la operación con las máximas garantías de seguridad y visibilidad. c) Que se refieran a vehículos de transporte de viajeros y mercancías, con masas máximas autorizadas a partir de 3.5 toneladas y se justifique lo establecido en el punto a). En este caso, se deberá cumplir con las normas de comportamiento establecidas en el apartado 2, además de adoptar las medidas necesarias para la realización de la operación de reparación con las máximas garantías de seguridad y visibilidad. Estas operaciones podrán realizarse con vehículos distintos a los propios vehículos de auxilio. 5. Queda prohibido realizar operaciones de auxilio de cualquier tipo que supongan realizar actos en el lado inmediatamente contiguo al flujo de tráfico. Si necesariamente se tuviera que actuar en dicho lado, se comunicará a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico quien determinará la correspondiente medida de regulación del flujo circulatorio que permita actuar con total seguridad. 6. Queda prohibida toda actividad de reparación de vehículos que se encuentren en las vías públicas y que no pueda ser considerada como una operación de servicio de auxilio en vía pública tal y como se define en el artículo 2.”

- Reclaman garantizar la transitoriedad de la norma hasta que entren en vigor de las modificaciones del Real Decreto, así como aplicar estas disposiciones en todo el territorio nacional.

-FACONAUTO

Solicitan:

- Claridad, el Real Decreto, debe establecer de forma precisa cuándo, cómo y de qué manera se debe realizar un Auxilio en carretera.
- Que no sea el servicio de postventa (mecánico/operario) quien tenga la responsabilidad última de enviar la geolocalización del vehículo a las autoridades competentes.
- Por norma general, la norma debería establecer que hasta que las autoridades competentes no hayan señalado el vehículo no se debería empezar con la reparación. En lo referido a la reparación de vehículos industriales en carretera la nueva norma debería incluir que: “hasta que las autoridades competentes no hayan señalado el vehículo, es decir, mientras que no se persone la Guardia Civil o el cuerpo policial a quien corresponda en cada comunidad, no se debería empezar con la reparación
- Facilitar y explicar los mecanismos para darse de alta en el Registro Estatal de Auxilio en vías públicas.
- Eximir a las empresas reparadoras de cualquier responsabilidad en el caso de que ocurran accidentes viales a causa de la reparación en vías públicas, siempre y cuando haya actuado bajo las premisas del Real Decreto.
- Que en el Real Decreto se incluya un nuevo apartado en el artículo 4.4 que recoja lo siguiente: *“Como norma general, no se llevará a cabo en vía pública la reparación de un vehículo industrial. En caso de que dicha operación en vía pública sea imprescindible se deberán cumplir los siguientes requisitos: El vehículo industrial por reparar deberá estar perfectamente balizado para poder llevar a cabo la reparación. Las autoridades de tráfico competentes deberán asegurar la zona y señalar el estado de la vía. La reparación debe*

realizarse en una zona segura habilitada: Áreas de descanso, Estaciones de servicios etc.”

Adicionalmente, el proyecto se ha sometido a los siguientes trámites:

7.1. 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.

En aplicación de lo previsto en el artículo 27.2 de la citada Ley 50/1997, el plazo se reduce a siete días hábiles debido a la existencia de Auto del Tribunal Supremo, de 24 de junio de 2021, por el que se suspende parcialmente el párrafo segundo de la disposición transitoria primera, del real decreto 159/2021, que es objeto de modificación mediante este proyecto para solventar las causas que motivaron la suspensión decretada por el Alto Tribunal, así como por la necesidad de que exista a la mayor brevedad una norma que determine los requisitos técnicos que permitan la iniciación de los procedimientos de homologación y de certificación de dispositivos V-16 geolocalizados, con objeto de que estén disponibles para los ciudadanos cuanto antes, circunstancias que justifican la tramitación por vía de urgencia.

El proyecto de real decreto se publicó en el citado portal web del Ministerio del Interior el _____ de 2022 y se concedió un plazo para formular alegaciones que finalizó el _____ de 2022. El correo electrónico para la remisión de alegaciones fue el siguiente: participacion.normativa@dgt.es.

En el trámite de audiencia e información pública se han recibido las siguientes alegaciones:

-
-
-

7.2. Informes evacuados.

- a)** Informe de 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.

El proyecto de real decreto se envió por correo electrónico el _____ de 2022 a los vocales que forman parte del Consejo y se concedió un plazo de siete días hábiles para emitir informe.

De acuerdo con la certificación del Secretario del Consejo, de _____ de 2022, han manifestado la conformidad con el contenido del texto o la no formulación de observaciones, los vocales que representan a los organismos y entidades que se relacionan a continuación:

-
-
-
-

Así mismo, han remitido alegaciones las siguientes entidades:

- =
- =
- =
- =

- a. Con posterioridad a esa certificación, ha emitido informe, el Ministerio de Industria Comercio y Turismo, formulando las siguientes observaciones
- b)** Informe de la **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.
- c)** Informe del Ministerio de Política Territorial y Función Pública que ha señalado que no es necesaria la aprobación previa.
- d)** Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa,_____
- e)** Informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital,_____
- f)** Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- g)** Informe del Ministerio de Defensa.
- h)** Informe del Ministerio de Industria Comercio y Turismo.
- i)** Informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- j)** Informe de la Agencia Española de Protección de Datos.
- k)** Dictamen del **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 de carácter general que se dicta en modificación de una disposición reglamentaria desarrollativa de ley.

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.