

**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**

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerio del Interior	Fecha	25 de mayo de 2021
<b>Título de la norma</b>	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		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal	Abreviada	X
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	<p>Modificación de la disposición transitoria primera, para introducir especificaciones temporales máximas para producir y comercializar dispositivos V-16 certificados antes de la publicación del real decreto de referencia pero que no cumplan con el requisito de geolocalización previsto.</p> <p>Modificación de la disposición final segunda, de modificación a su vez 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>		

<b>Objetivos que se persiguen</b>	<p>Especificar los requisitos y procesos de certificación de los dispositivos V-16 y posibilitar a las empresas fabricantes de dispositivos certificados con anterioridad pero que no cumplen el requisito de la geolocalización un plazo máximo para la fabricación y puesta en mercado de dichos dispositivos.</p> <p>Adaptación de las dimensiones de la señal V-24 a las características de los vehículos actuales de servicio de auxilio en carretera</p>
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<p>Ninguna.</p> <p>La naturaleza de las previsiones contenidas en el proyecto de real decreto (de 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 la alteración de los plazos para la fabricación y venta de dispositivos V-16 certificados conforme a normativa anterior, exigen la modificación del real decreto que las regula, que adicionalmente, a fecha de hoy, no ha entrado en vigor en la parte concerniente a esta modificación.</p>
<b>Tipo de norma</b>	Real Decreto

<b>Estructura de la norma</b>	El proyecto tiene un único artículo, dividido en dos apartados y una disposición final única. Dado que la parte relativa a la modificación prevista en el real decreto 159/2021 de 16 de marzo, aún no ha entrado en vigor, se ha optado por la modificación de las disposiciones finales y transitorias, y no por la modificación directa de la parte dispositiva del texto, que incluiría en su caso el Reglamento General de Vehículos.
<b>Informes Recabados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior.</li> <li>- Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.</li> <li>- Informe del Ministerio de Política Territorial y Función Pública (no es necesaria aprobación previa)</li> <li>- Dictamen del Consejo de Estado.</li> <li>- Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa,</li> <li>- Informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.</li> <li>- Aprobación previa e informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.</li> <li>- Informe del Ministerio de Defensa</li> <li>- Informe del Ministerio de Industria Comercio y Turismo.</li> <li>- Informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.</li> <li>- Informe de la Agencia Española de Protección de Datos.</li> </ul>
<b>Trámite de Audiencia</b>	- Audiencia e información pública a través la publicación del proyecto en la página web del Ministerio de Interior.
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>	

<b>ADECUACIÓN ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	<b>AL DE</b> Artículo 149.1.21 <sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general	No
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.  <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia.  <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.  Cuantificación Estimada:  <input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.  Cuantificación Estimada: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coste único por marca y modelo: 8.320 euros</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coste periódico anual: 2.400 euros o 0 euros.</li> </ul> <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><b>No</b> afecta a los presupuestos de la Administración del Estado</p> <p>Presupuestos de otras Administraciones Territoriales: <b>No</b> afecta a los de las Comunidades Autónomas y <b>No</b> afecta a la Administración Local</p>	<p><input type="checkbox"/> No implica un gasto.</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso:</p>
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	<p>Negativo <input type="checkbox"/></p> <p>Nulo X</p> <p>Positivo <input type="checkbox"/></p>
<b>OTROS IMPACTOS</b>	- La norma tiene un impacto nulo en la infancia y adolescencia, y en la familia.	

<b>CONSIDERADOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La norma tiene un impacto nulo de carácter social y medioambiental.</li> <li>- La norma tiene un impacto nulo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.</li> </ul>
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>	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 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 sobre la fabricación, comercialización y usos 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.

La otra modificación operada 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 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, para la consecución de una mayor adaptabilidad de la misma a los vehículos que han de portarla.

En consecuencia, el proyecto se dicta a los exclusivos fines de aportar mayor seguridad jurídica a fabricantes 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 escasos dos meses de su publicación, y previa su entrada en vigor, parece inexcusable la explicación pormenorizada de las razones que convierten en ineludible la pretendida reforma, antes de la entrada en vigor del real decreto afectado.

El objetivo máximo y general de la presente reforma, es paliar determinados efectos, no previsible, que la reciente publicación 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 comercialización de los dispositivos V16, supone serios problemas de control que es necesario acotar. Así mismo, tampoco la regulación del proceso de homologación y certificación de los mismos, ha respondido de forma completa a las necesidades que han surgido una vez publicado, 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, de ahí la intención de controlar la fecha de comercialización.

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 y comercialización que pretendía garantizar la anterior redacción.

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 coja la posibilidad de fabricar nuevos dispositivos V16 con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto. 159/2021 de 16 de marzo por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

En esta misma línea, y dado el carácter excepcional de la reforma pretendida, respecto de un real decreto que aun publicado, no ha entrado en vigor, se cita textualmente la argumentación de SERNAUTO 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 tratado de buscar el equilibrio, entre un plazo (un año) que resulte razonable y suficiente para paliar los efectos económicos que se apuntan, y al tiempo establecer una fecha máxima para comercializar dichos dispositivos, esto es, el 1 de julio de 2022.

De este modo, se pretende evitar graves e injustificados perjuicios económicos a dichas entidades, al tiempo que, en garantía de la seguridad del consumidor y de la consecución de máximos de seguridad vial, se prohíbe la venta de los mismos a partir del 1 de julio de 2022

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, homologado un producto, consiguiera una contraseña de homologación (número de homologación) y 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 toda funcionalidad de estos dispositivos que no consistan 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. 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 publicación 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 homologación de iluminación han trasladado la cantidad ingente de solicitudes de contraseñas de homologación, siendo que hasta el pasado abril, una vez ya publicado el real decreto de referencia, han expedido más de 60 contraseñas de homologación 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. 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, consensuado 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 número 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 para garantizar una adaptabilidad de la misma a los vehículos obligados a su uso que le 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 GT42. En dicha reunión, convocada 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 hay amplio consenso.

## **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 159/2021 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 a través de mejores controles en la producción de los dispositivos V-16.

**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.

## **3. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO.**

### **3.1. CONTENIDO.**

El proyecto se estructura en un artículo único, dividido en dos apartados y una disposición final única. Dado que la parte relativa a la modificación prevista en el Real Decreto 159/2021 de 16 de marzo, aún no ha entrado en vigor, se ha optado por la modificación de las disposiciones finales y transitorias, y no por la modificación directa de la parte dispositiva del texto, que incluiría en su caso el Reglamento General de Vehículos aprobado por Real decreto 2822/1998.

A su vez, el proyecto contiene una disposición final única, relativa a su entrada en vigor, el 1 de julio de 2021.

El artículo único, se compone de dos apartados, el primero 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 real decreto 159/2021 de 16 de marzo.
- Se fecha el 1 de julio de 2022 como límite para la comercialización y venta al público de aquellos dispositivos v-16 que no dispusieran de la capacidad de comunicar la posición del vehículo.

En el segundo apartado, se modifica la disposición final segunda del Real Decreto 159/2021 de 16 de marzo, modificativa a su vez, del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

En este apartado específicamente se modifica el apartado 3b) ampliando el umbral lumínico del dispositivo y se propone la inclusión de nuevos apartados 8, 9, 10 , 11 y 12 al punto cinco de la referida disposición, todos ellos relativos al dispositivo V-16, respecto del cual se establece:

- Obligada consignación de fecha de caducidad en el dispositivo
- toda restricción de 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, se modifica el apartado 1 a) del punto 6 correspondiente a la señal V-24 en cuanto a las dimensiones de la “Placa de vehículo de servicio de auxilio en vías públicas” y se sustituye la imagen insertada por otra que incluye las nuevas medidas.

## **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 2021. A este respecto, dado lo esencial de que la reforma entre en vigor al tiempo que el propio real decreto al que modifica, para evitar que desplieguen efectos las regulaciones que han resultado incompletas, la imposición de nuevas cargas, no debe resultar óbice para ello, en aplicación de lo dispuesto en la Ley 50/97, de 27 de noviembre, dado que las mismas, en su mayoría, ya están siendo asumidas de facto, y adicionalmente han sido impulsadas y solicitadas por el propio sector al que obligan.

### **3.2.4. Derogación normativa.**

La aprobación de esta norma no conlleva la derogación expresa de ninguna otra, pero a su vez no se incluye disposición derogatoria general dado que el real decreto modificado ya dispone de dicha cláusula.

#### **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 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 los 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: 2320 euros

Certificación periódica anual de conformidad:

- Empresas sometidas al Reglamento 65 u otros: .....0 euros
- Empresas no sometidas al Reglamento 65 u otros:.....2.400 euros anuales.

**Total:**

- Empresas sometidas a reglamento 65:

8. 320 euros en pago único por marca y modelo,

- Empresas no sometidas a Reglamento 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 y homologados.

## **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 prescindido del trámite de consulta pública previa toda vez que la propuesta normativa no tiene impacto en la actividad económica.

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.

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

El plazo de audiencia e información pública se reduce a 7 días hábiles, debido al procedimiento de urgencia seguido, tanto por la reducida y puntual modificación que realiza, como por el hecho de que procede su aprobación con carácter previo a la entrada en vigor del real decreto modificado, para posibilitar que las medidas incluidas, como los plazos de comercialización previstos para los dispositivos V-16 sin capacidad de geolocalización y/o conectividad, tengan la utilidad que se pretende, pues la demora en su inclusión reduciría estos plazos a la inutilidad de la medida.

No se ha presentado ninguna alegación en este trámite de audiencia e información pública.

## **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 \_\_\_\_\_ 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 \_\_\_\_\_, 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:

-

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)** Aprobación previa e 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.