



MINISTERIO
DEL INTERIOR



MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO XX/2022, DE XXXX, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, APROBADO POR REAL DECRETO 1428/2003, DE 21 DE NOVIEMBRE, EN MATERIA DE SEÑALIZACIÓN



1. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministerio del Interior.	Fecha	28 de septiembre de 2022
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico.		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		

OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

Situación que se regula	<p>Actualización y clarificación de diversos aspectos relacionados con la señalización en el articulado de los títulos IV y V del Reglamento General de Circulación.</p> <p>Se remite al anexo I del RGC diversas cuestiones detalladas sobre señalización, eliminándolas del articulado del título IV.</p> <p>Relación de las señales verticales de circulación y marcas viales, su significado y sus dimensiones mediante 2 nuevos documentos incluidos en el anexo I y que sustituyen a los documentos anteriores. Los nuevos documentos son: Catálogo de Señales Verticales de circulación tomos I y II y Catálogo de Marcas Viales.</p> <p>Se habilita al Ministerio del Interior y al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que puedan modificar conjuntamente el anexo I por Orden Ministerial.</p>
Objetivos que se persiguen	<p>Mejora de la Seguridad Vial a través de la actualización y clarificación de la señalización vertical, señalización de obra y balizamiento, señales de los agentes, señalización circunstancial, semáforos y marcas viales.</p>

	<p>Actualización para adaptarse a la normativa vigente, al desarrollo técnico, a los cambios acaecidos en el volumen y composición del tráfico, a los nuevos planteamientos relativos a la seguridad de las infraestructuras viarias y a las nuevas fuentes de energía utilizadas por los automóviles.</p> <p>Eliminar connotaciones inadecuadas en materia de género.</p> <p>Facilitar futuras adaptaciones o cambios en el simbolismo y las características técnicas de la señalización vertical y marcas viales, así como la implantación de nuevas señales, al incluir todas estas cuestiones en los nuevos documentos: Catálogo de Señales Verticales de circulación tomos I y II y Catálogo de Marcas Viales como anexo I al Reglamento.</p>
Principales alternativas consideradas	<ol style="list-style-type: none">1. Proyecto de Real Decreto de modificación en los Títulos IV y V de artículos sobre señalización y cambio en el anexo I con el Catálogo de Señales Verticales de circulación tomos I y II y Catálogo de Marcas Viales.2. Proyecto de Real Decreto de modificación en el Título IV sólo en lo referente a los documentos que integran el anexo I.3. No realizar ninguna modificación regulatoria.

CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la norma	<p>El proyecto consta de:</p> <ul style="list-style-type: none">- Una exposición de motivos.- Una parte dispositiva que incluye un artículo, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales con referencias al nuevo Catálogo de Señales Verticales y al nuevo Catálogo de Marcas Viales para el anexo I del Reglamento General de Circulación.
Informes Recabados	<ul style="list-style-type: none">- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior- Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana- Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa.- Ministerio de Política Territorial y Función Pública.- Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática- Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.- Dictamen del Consejo de Estado.
Trámite de Audiencia	<ul style="list-style-type: none">- Consulta pública previa, en la página web del Ministerio del Interior entre los días 9 y 24 de

	junio de 2022. - Información pública a través de la publicación del proyecto en la página web del Ministerio del Interior.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	Esta norma se dicta al amparo del artículo 149.1. 21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	No tiene efectos significativos
	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:

		<p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p><input type="checkbox"/> Sí afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.</p> <p><input type="checkbox"/> Sí afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales: Comunidades Autónomas y 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 <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	<p>La norma tiene un impacto social positivo que se materializa en el ámbito de la Seguridad Vial ya que la adecuación de los aspectos de señalización junto con las propias señales y marcas viales tiene por objetivo facilitar la comunicación de información relevante a los usuarios viales para que puedan desplazarse con mayor seguridad.</p> <p>Tiene un impacto medioambiental positivo al optimizarse para algunas señales verticales los recursos materiales para su construcción.</p> <p>Tiene un impacto neutro en la infancia, adolescencia y en la familia.</p> <p>Tiene un impacto neutro en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.</p>	
OTRAS CONSIDERACIONES	La nueva regulación propuesta facilita que ante la necesidad de incorporar o modificar aspectos de señalización éstos se puedan incorporar a la regulación de forma más ágil mediante cambios en el Catálogo de Señales Verticales y Catálogo de	

	<p>Marcas Viales a través de Orden Ministerial de forma conjunta por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministerio del Interior.</p> <p>La nueva regulación propuesta responde también a varias iniciativas municipales y parlamentarias en forma de preguntas y proposiciones no de ley sobre aspectos de género en la señalización vertical y nuevas señales relativas a regulaciones urbanas previstas como la implantación de ZBE.</p>
--	--

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

2. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

2.1. Fines y objetivos perseguidos.

2.1.1. Fines.

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

- Adecuar los aspectos de señalización, especialmente algunos de mayor antigüedad, a cambios en el ámbito de la movilidad, especialmente en lo relacionado a modificaciones en cuanto a tecnología de los vehículos y

otros aspectos de forma que siga manteniendo el máximo nivel como sistema semiótico¹ garantizando la adecuada comprensión por parte de todos los usuarios para garantizar la Seguridad Vial y desplazamientos eficientes.

- Responder a las peticiones de Ayuntamientos y del Parlamento sobre adecuación de la señalización de tráfico a nuevos aspectos tecnológicos y de movilidad, de igualdad de género y de establecer una base homogénea ante nuevas regulaciones como las Zonas de Bajas Emisiones.
- Establecer un procedimiento más ágil dentro de Reglamento General de Circulación que permita una actualización más sencilla, desde el punto de vista administrativo, del contenido de los Catálogos de Señalización Vertical y de Marcas Viales para su adecuación a futuras necesidades tecnológicas, de regulación de tráfico, de Seguridad Vial o de otros aspectos. El Catálogo de Señalización Vertical vigente corresponde al año 2003 demostrando que el sistema vigente en la actualidad no resulta ágil para los cambios en señales o la introducción de nuevas señales.

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

Aunque, lógicamente, las herramientas de regulación deben configurar un marco lo más estable en el tiempo, también deben adaptarse a cambios en otras normas, a la evolución en aspectos de tecnología (como, por ejemplo, los canales para la señalización circunstancial) o a la evolución sobre el significado

¹ Umberto Eco. “La Estructura Ausente. Introducción a la Semiótica”. Editorial Lumen. 1986.



o el simbolismo de las señales, especialmente en la transmisión de mensajes subyacentes sobre aspectos sociales y de género.

En todo caso, ante cualquier cambio, debe mantenerse el principal valor de la señalización como instrumento básico para la Seguridad Vial de forma que transmita fácilmente información de interés sin generar mensajes o significados confusos.

En un contexto global de enorme aumento de la información enviada a los ciudadanos y a los conductores a través de múltiples canales, resulta de crucial importancia que, más allá de los cambios en el diseño o en los detalles de los símbolos o las formas de las señales, el mensaje transmitido e interpretado por los conductores, peatones y ciudadanos cumpla las condiciones básicas de un adecuado sistema semiótico siguiendo siempre los principios de la Convención de Viena.

2.1.2. Objetivos.

Uno de los objetivos fundamentales de los cambios propuestos en los aspectos de señalización del Reglamento General de Circulación es adaptar el contenido del articulado, el del anexo I y el de los Catálogos a otras normas ya en vigor, así como dar respuesta a las nuevas necesidades existentes, a los avances de las infraestructuras y de las tecnologías.

Se modifica el diseño o la definición de numerosos elementos de señalización incluyendo señales verticales marcas viales y la clarificación de la señalización circunstancial.

Se incluye nuevas señales y se eliminan aquellas que la experiencia ha demostrado que han caído en desuso o que nuevas normas de reciente aprobación ya no contemplan. Todas estas modificaciones se han llevado a cabo

persiguiendo los siguientes objetivos:

- mayor coherencia con las definiciones y preceptos tanto del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial como del Reglamento General de Circulación;
- mejora de la comprensión y la visibilidad de las señales, ya sea introduciendo nuevos elementos o aumentando el tamaño de algunos de ellos;
- modernización de algunos pictogramas (ferrocarril o bicicleta, por ejemplo);
- dar respuesta a las necesidades de peatones y usuarios de bicicletas;
- adecuación del tamaño de las señales para hacer más eficiente y sostenible su fabricación;
- mejora de la información en estaciones de servicio con disponibilidad de nuevos combustibles o fuentes de energía (autogás o GLP, puestos de recarga eléctrica);
- inclusión de señales de aparcamiento con información más específica;
- informar claramente sobre futuras regulaciones de tráfico y movilidad como las futuras Zonas de Bajas Emisiones;
- eliminación de connotaciones de género dependiendo de la información proporcionada por la señal.

2.2. Adecuación a los principios de buena regulación.

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

Común de las Administraciones Públicas:

- **Necesidad y eficacia:**

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

- **Proporcionalidad:**

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

- **Seguridad jurídica:**

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

- **Transparencia:**

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

- **Eficiencia:**

La iniciativa normativa evita cargas administrativas innecesarias o accesorias y permite racionalizar, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos al realizarse el cambio físico de señalización y marcas viales en el momento de la necesaria renovación de estos elementos y no de forma ejecutiva tras la aprobación de los cambios.

2.3. Análisis de alternativas.

Dado que se trata de una actualización de la normativa de señalización, se podría haber optado por mantener la nomenclatura y significado de las señales en cada artículo, el Catálogo oficial de señales de circulación mostrado en el Anexo I (compuesto por las Normas de carreteras 8.1-I.C Señalización Vertical, 8.2-I.C Marcas Viales, 8.3-I.C Señalización de Obras y Catálogo de señales verticales de circulación tomos I y II) e indicar todos los cambios en el articulado del Título IV.

Sin embargo, se considera que la alternativa descrita anteriormente no es adecuada, porque no ofrece una solución a la problemática de actualización ágil de la señalización ante la necesidad de futuros cambios por lo que se propone como alternativa idónea la modificación del articulado del Título IV y regulación de las señales individuales en los nuevos Catálogos incluidos en el anexo I.

En el Reglamento General de Circulación vigente, gran parte de los artículos del Título IV incluyen el significado de las señales que se presentan en los Catálogos del anexo, sin que se hayan podido atender las propuestas de adaptación de señales existentes e inclusión de nuevas señales ya que requería la modificación del articulado requiriendo su aprobación por Real Decreto. Una de las consecuencias no deseadas de lo anterior ha sido que varias administraciones han dispuesto señales de variado tipo para adaptarse a los cambios en la movilidad sin el respaldo reglamentario necesario.



Con la alternativa propuesta, se mejora la estructura del Reglamento General de Circulación reservando en el articulado la tipología de las señales y dejando en el Anexo los Catálogos que incluyen las imágenes, denominación y significado de las señales. Con la habilitación de la modificación de los Anexos por Orden Ministerial se facilitarían las futuras modificaciones e incorporaciones de señales.

La alternativa de no hacer ninguna modificación en el Reglamento General de Circulación no se considera adecuada, por todo lo explicado anteriormente sobre la mejora que representa en la seguridad vial la adaptación en la simbología de las señales verticales y las marcas viales.

2.4. Base jurídica y rango del proyecto

La base jurídica del proyecto se encuentra en la facultad otorgada al Gobierno en la disposición final segunda. "Habilitaciones normativas. Apartado 1" 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, para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar la Ley

El artículo 5 del texto refundido de la Ley citada indica que el Ministerio del Interior tiene la competencia, entre otras, de la regulación, ordenación, gestión del tráfico en vías interurbanas y travesías; la implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transporte necesarios, así como propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Desde el punto de vista de la legalidad formal, 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 de Consejo de Ministros en el artículo 5.1 h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Asimismo, desde un punto de vista del rango normativo, 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.

2.5. Plan Anual Normativo

No se ha incluido en el Plan Anual Normativo para 2022 aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros el 11 de enero de 2022, debido a que se trata de un proyecto conjunto entre el Ministerio de Interior y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el que era difícil prever su inclusión en el Plan Normativo como consecuencia de los trabajos técnicos asociados.

3. CONTENIDO

El proyecto de Real Decreto tiene una exposición de motivos, un artículo, 1 disposición transitoria, 1 disposición derogatoria y 2 disposiciones finales.

Los cambios más destacables son los siguientes, referentes al Título IV “De la Señalización”.

- Se clarifica el alcance del Catálogo oficial de señales de circulación y marcas viales (artículo 134)
- Señalización de obras (se remite al Catálogo oficial de señales, eliminando la referencia en este artículo) (artículo 140)
- Señales de los agentes. Señales con el brazo y otras: Se remite al anexo I, se mueven todas señales al anexo eliminando del artículo, por ejemplo: brazo levantado verticalmente, bandera roja, etc. (artículo 143)
- Señalización circunstancial (Se clarifica el artículo: señalización, pmv y sistemas de balizamiento). En el artículo únicamente se establecen los tipos remitiendo al anexo I (artículo 144)
- Semáforos. Tipos. (artículo 145). Se recogen en este artículo las



tipologías y norma de actuación. Se remite al anexo I para significado, suprimiéndolo del artículo. (se suprimen el resto de los artículos de la Sección 3ª y su contenido pasa al anexo I).

- Señales de advertencia de peligro (nueva redacción del artículo 146). Se remite al Catálogo para su nomenclatura y significado, suprimiéndolo del artículo.
- Señales de reglamentación (nueva redacción del artículo 147). Se incluyen en este artículo su tipología y definición. Se unifica todo lo referido a estas señales. Se remite al Catálogo.
- Señales de indicación (nueva redacción del artículo 148). Se incluyen en este artículo su tipología y definición. Se unifica todo lo referido a estas señales. Se remite al Catálogo.
- Marcas viales (nueva redacción del artículo 149). Se incluyen en este artículo su tipología y definición. Se unifica todo lo referido a estas señales. Nueva redacción de los artículos 150 al 155 inclusive. Se remite al Catálogo.
- Se suprimen del Título V la nomenclatura y significado de las señales de los vehículos, referenciándolas al anexo XI del Reglamento General de Vehículos. Esto conlleva una nueva redacción del artículo 156.
- Se suprimen los artículos 157 a 172, ambos inclusive.
- Anexo I.

Se estructura en los tipos de señales de circulación de forma ordenada.

Se determinan los documentos que componen el Catálogo Oficial de Señales Verticales y Marcas Viales.



Se incorpora el Catálogo de señales verticales de circulación que se estructura en dos tomos: el tomo I contiene todas las señales y sus definiciones, mientras que el tomo II recoge las dimensiones de éstas y de todos los elementos e imágenes internas que las componen.

El contenido que recogía el articulado respecto a marcas viales, se consolida en un Catálogo de Marcas Viales que se estructura en geometría y dimensiones de éstas.

Se sustituye “paneles de mensaje variable” por “señalización circunstancial”, en consonancia con articulado. Se suprime lo recogido actualmente y se refiere a vialidades, información y medidas.

Otras observaciones:

- En el artículo 69 se sustituye el color amarillo por el rojo en el dispositivo de emisión de luz hacia adelante de forma intermitente o destellante desde un vehículo de policía en las circunstancias indicadas en el artículo.
- Se suprimen del catálogo las instrucciones de carreteras que no aplican en este Título IV.
- Se habilita a las personas titulares de los Ministerios del Interior y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la modificación conjunta del anexo I por Orden Ministerial.

La entrada en vigor del Real Decreto será el 2 de enero de 2023.

Finalmente, señalar que este Real Decreto no deroga de forma expresa ninguna norma y que tiene vigencia indefinida.

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



El anteproyecto de ley se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

5.- IMPACTO ECONOMICO Y PRESUPUESTARIO

La aprobación de los cambios reseñados en el Reglamento General de Circulación no supone ningún impacto económico ni presupuestario a la Administración.

Así, los nuevos Catálogos propuestos no obligan a ninguna administración a la instalación de nuevas señales verticales y marcas viales. Las nuevas señales verticales y marcas viales no incluidas en los anteriores Catálogos podrán ser implantadas cuando la administración competente lo considere oportuno.

Por su parte, no se establece ningún plazo determinado para la desinstalación y en su caso sustitución de aquellas señales o marcas viales cuyo diseño ha sido modificado o aquellas que desaparecen de los Catálogos. Por este motivo se ha incluido en los Catálogos al final de los capítulos correspondientes el apartado «Señales a extinguir» / «Marcas viales a extinguir», es decir, las señales y marcas viales instaladas en el momento de la entrada en vigor de los nuevos Catálogos propuestos mantendrán plenamente su vigencia. Las señales y marcas viales instaladas solo deberán ser sustituidas por motivos de conservación y mantenimiento, siendo en ese momento cuando, en los casos en los que los Catálogos propuestos establezcan un nuevo diseño, deberá aplicarse este.

En consecuencia, la aprobación y entrada en vigor de los cambios en el articulado y los nuevos Catálogos propuestos no tendrá ningún impacto sobre los presupuestos de las administraciones responsables de la señalización de las vías.

Por otro lado, el tamaño de algunas señales ha sido adaptado a dimensiones que hacen más eficiente su fabricación y que permiten un mejor aprovechamiento de los materiales necesarios para su fabricación.

6.- IMPACTO DE GÉNERO

La Fiscalía General del Estado en su Memoria Anual del Ministerio Público correspondiente a 2019 indicaba lo siguiente al respecto de la perspectiva de género y seguridad vial:

“En la actualidad la perspectiva de género está presente en cualquier cuestión que se aborde, por lo que este año parece oportuno hacer unas aportaciones, por supuesto no inéditas, sobre la movilidad desde la perspectiva de género. Buena prueba de su necesidad es que:

- a) Hay señales de tráfico que representan a un hombre como peatón o como conductor.*
- b) En otras la mujer aparece en una situación de dependencia y subordinación; por ejemplo, mujer que sigue a un hombre senderista (S-115) o, incluso, en caso de niños, niño que lleva de la mano a la niña, que va detrás del niño, ambos al colegio.*
- c) En las señales relativas al cuidado de personas o al ámbito doméstico es una mujer la representada.*

Aun cuando se han hecho progresos, todavía perviven las señalizaciones contrarias a los principios de igualdad.”

Otras señalizaciones indicadas en el Catálogo de Señalización Vertical vigente tampoco eran neutras desde una perspectiva de género:

- El pictograma «Hipermercado» está compuesto por un carro de la compra y la figura de una mujer.
- En el de «Zona peatonal» aparece la figura de un hombre paseando y la de una mujer empujando un carrito con un bebé.

En el contexto actual, no tiene sentido atribuir las tareas de hacer la compra y el cuidado de los hijos al género femenino, por lo que se modifican ambos pictogramas: en el de «Hipermercado» aparece una figura masculina (del mismo tipo que en todas las señales en las que solo aparece una persona), mientras que en el de «Zona peatonal» es una persona de género masculino el que lleva el carrito del bebé.

Por tanto, se considera que estas modificaciones indicadas junto con otras propuestas en la señalización vertical tienen un impacto positivo por razón de género.

8. OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS.

8.2. Impacto positivo en materia de seguridad vial.

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

Las adaptaciones y cambios en varios aspectos de señalización vertical, marcas viales, señalización circunstancial, semáforos, etc. tienen por objetivo principal mantener la adecuada capacidad de transmisión de información de utilidad a los conductores y demás usuarios de la red viaria (incluyendo peatones y ciclistas), especialmente de la más específica relacionada con la seguridad vial como son toda la señalización de reglamentación que es la que tiene por objeto indicar a los usuarios de la vía las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales que deben observar, reduciendo en todo lo posible los riesgos de accidente.

Elvik, Høye, Vaa y Sørensen en su Manual de Medidas de Seguridad Vial² recogen un amplio número de ensayos y estudios referentes a la gran importancia de una adecuada señalización y a su efecto sobre la accidentalidad vial.

Así, un metaanálisis que recogía resultados de 20 años de ensayos en Estados Unidos encontraba que la señalización vial era la tercera mejor medida de Seguridad Vial en términos de beneficio / coste con una ratio de 16, sólo por detrás de implantación de iluminación y de medidas para evitar el impacto contra postes y obstáculos laterales³.

Ya en el ámbito español, un estudio realizado por el Ministerio de Fomento en 1998 sobre 3.800 medidas de bajo coste aplicadas a las carreteras españolas mostraba que el acondicionamiento de la señalización es la más eficaz de todas las medidas puestas en marcha, pues reduce el riesgo de mortalidad en un 39% y se amortiza en un promedio de 2,5 años⁴.

² El Manual de Medidas de Seguridad Vial. Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. 2014

³ David Calavia. "Señalización Horizontal". Ponencia impartida en el Curso de Auditores de Seguridad Vial (A Coruña, 29 de noviembre de 2008)

⁴ David Calavia. Informe para la Asociación para el Estudio de las Tecnologías de Equipamiento de Carreteras (AETEC). Mayo 2008.



La señalización circunstancial mediante paneles de mensajes variables y otros elementos tiene una relevancia muy alta al permitir avisar de forma rápida incidencias y circunstancias peligrosas para la conducción, por lo que tiene también una elevada ratio beneficio social / coste.

8.2. Impacto en la infancia, adolescencia y en la familia

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

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



9. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS

El proyecto se ha sometido a los siguientes trámites:

9.1 Consulta pública previa

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha sustanciado una consulta pública previa a través del portal web del Ministerio del Interior, entre los días 9 y 24 de junio de 2022 para recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la norma, sin que se hayan presentado observaciones.

9.2. Audiencia e información pública.

El trámite de audiencia e información pública se realizará 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 publicará en el citado portal web del Ministerio del Interior y se dará un plazo para formular alegaciones. El correo electrónico para la remisión de observaciones será el siguiente: participacion.normativa@dgt.es

9.3 Informes evacuados.

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



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

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

- **Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- **Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- **Ministerio de Política Territorial y Función Pública**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- **Oficina de Coordinación y Calidad Normativa**, del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.

- **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.



- **Dictamen del Consejo de Estado.** Se solicitará dictamen al Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, por tratarse de una disposición reglamentaria que se dicta en ejecución de una ley, así como sus modificaciones.

10. 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.